This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

Slav 1545.50

Harvard College
Library

FROM THE FUND BEQUEATHED BY

Archibald Cary Coolidge

Class of 1887

PROFESSOR OF HISTORY
1908–1928

DIRECTOR OF THE UNIVERSITY LIBRARY
1910–1928

Сочи

Фадуш

Финансовая Политика

Cover ~~500~~ РАДЦИГЪ

Ант. Ант. Радцигъ.

dup.

ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА РОССІИ

съ 1887 года.

Сборникъ статей по финансовымъ и экономическимъ вопросамъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типогарфія Т-ва «НАРОДНАЯ ПОЛЬЗА». Коломенская ул., соб, д., № 39.
1903.

1 X 93 8

Slav 1545.50

Coolidge fund

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Считая постоянное напоминаніе о непосильности нашихъ налоговъ сельскому населенію желательнымъ, выпускаю въ свѣтъ настоящее изданіе, въ которомъ помѣщены нѣкоторыя мои статьи, бывшія въ печати.

О причинахъ пониженія благосостоянія населенія у насъ судятъ очень различно. Иные сваливаютъ всю вину обѣднѣнія сельскаго населенія, на его некультурность, другіе полагаютъ, что причина ухудшенія экономическаго положенія крестьянъ кроется въ малоземельи, третьи винятъ общину и т. д., и т. д.

Во всѣхъ этихъ утвержденіяхъ есть, конечно, доля правды, но коренной причиной обѣднѣнія населенія является безспорно наша ошибочная финансовая политика, направленная къ созданію крупной промышленности, при отсутствіи потребителей. Но тогда какъ высокими цѣнами предметовъ, обложенныхъ покровительственными пошлинами, можно было искуственно вызвать къ жизни цѣлый рядъ новыхъ заводовъ и фабрикъ, нельзя было точно также искуственно создать потребителей. Наоборотъ, дороговизна *всего*, кромѣ хлѣба, могла лишь сократить покупательную способность населенія, какъ оно дѣйствительно и оказалось на дѣлѣ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что необходимо увеличить число школъ и что при высшемъ уровнѣ образованія всего населенія и производительность его и платежеспособность возрастутъ, но это будетъ въ будущемъ. Поднять производительность населенія въ такой степени, чтобы теперешніе налоги были ему необременительны, не легко и требуетъ времени, а такъ какъ въ теперешнемъ обѣднѣніи населенія, главнымъ образомъ виновато финансовое вѣдомство, которое, постоянно возвышая налоги, не потрудилось справиться о размѣрахъ производительности населенія и о томъ, посильны ли ему эти налоги, то я полагаю, что было бы справедливо постараться возстановить благосостояніе населенія пониженіемъ тепе-

решнихъ налоговъ, до размѣровъ, которые ему были бы не обременительны. Что это возможно сдѣлать, въ томъ нѣтъ сомнѣнія.

Въ трудѣ, напечатанномъ въ 1899 г. [1]), я указывалъ, что потеря населеніемъ рогатаго скота къ 1897 г. могла быть оцѣнена въ суммѣ 343 милл. руб. и убѣжденъ въ томъ, что эта цифра ниже дѣйствительной. А въ настоящее время, положеніе деревенскихъ жителей еще ухудшилось, и поэтому для меня и непонятно, какъ можно, имѣя подобные факты передъ глазами, говорить о финансовомъ благополучіи Россіи.

На населеніе, благосостояніе котораго падаетъ, нельзя взваливать все новые расходы по постройкѣ цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, доходность которыхъ сомнительна и за постройку которыхъ, безъ правительственной гарантіи, не взялось бы ни одно желѣзнодорожное общество.

Изъ нижепомѣщаемыхъ статей о косвенныхъ налогахъ и о нашемъ бюджетѣ на 1903 г. читатель увидитъ, что ничто не препятствуетъ пониженію непосильныхъ покровительственныхъ и фискальныхъ пошлинъ и акцизовъ, потому что нѣтъ никакой надобности, чтобы бюджетные излишки служили къ увеличенію непроизводительныхъ расходовъ, а таковыми мы признаемъ даже расходы на постройку новыхъ дорогъ.

Населеніе бѣдно и невѣжественно и при малой производительности не можетъ нести бремя теперешнихъ налоговъ, посильныхъ развѣ англійскимъ плательщикамъ податей.

О новомъ возвышеніи пошлинъ я не говорю, потому что разъ и теперешнія непосильны, то очевидно, что нельзя и думать о новой воинственной таможенной политикѣ.

А. Р.

С.-Петербургъ.
8 Февраля 1903 г.

---

[1]) Скотоводство и молочное хозяйство въ разныхъ государствахъ. С.-Петербургъ, 1899 г.

I. О нашемъ денежномъ обращеніи.

По вопросу о денежномъ обращеніи въ Россіи мы писали въ статьѣ, напечатанной въ январѣ 1886 г., [1]) и подробно говорили о томъ вредѣ, какой наносится торговлѣ и промышленности Россіи, а также всей экономической жизни нашего обширнаго государства, паденіемъ и колебаніемъ кредитнаго рубля.

Паденіе и колебаніе курса нашихъ кредитныхъ билетовъ объяснялось ихъ чрезмѣрными выпусками и ихъ неразмѣнностью.

Съ начала 80-хъ годовъ, наше министерство финансовъ стало принимать мѣры къ сокращенію чрезмѣрныхъ выпусковъ кредитныхъ билетовъ и къ накопленію металлическаго фонда, съ тѣмъ, чтобы черезъ извѣстное число лѣтъ, возобновить размѣнъ кредитныхъ билетовъ на металлъ и такимъ образомъ прочно урегулировать наше денежное обращеніе.

Послѣдовательность, съ которой была проведена денежная реформа, ручалась за ея успѣхъ и мы въ настоящее время видимъ, что ни одно изъ предсказаній противниковъ реформы не исполнилось.

Когда, въ серединѣ 90-хъ годовъ, былъ фиксированъ курсъ, финансовому вѣдомству приходилось отвѣчать на многія неосновательныя нападки нашихъ доморощенныхъ экономистовъ, изъ которыхъ одни полагали, что въ государствѣ, какъ Россія, нельзя вводить золотаго обращенія, такъ какъ населеніе будто не доросло до золота, которое при нашей бѣдности было бы несомнѣнно вывезено. Находились и такіе финансисты, которые рекомендовали бумажно-денежное хозяйство, другіе, наоборотъ, стояли за биметаллизмъ.

Къ счастью для Россіи, всѣ такіе голоса не были услышаны,

---

[1]) Изд. журнала «Вѣстникъ Промышленности» за январь 1886г., см. мою статью: «О паденіи и колебаніи курса кредитнаго рубля».

и финансовое вѣдомство твердо ввело золотое обращеніе, которое, по нашему мнѣнію, въ настоящее время водворилось у насъ прочно.

Приводимъ здѣсь двѣ наши статьи, напечатанныя въ «С.-Петербургскихъ Вѣдомостяхъ», считая содержаніе этихъ статей интересными и въ настоящую минуту. Поводомъ къ напечатанію въ 1898 г. первой статьи послужили распространяемые въ концѣ 1897 г. слухи о вывозахъ отъ насъ золота. По этому поводу высказывали мнѣніе, что теперешнія чрезмѣрныя пошлины необходимы, для удержанія у насъ золота въ обращеніи. Съ этимъ мнѣніемъ мы никакъ не можемъ согласиться, потому что денежное обращеніе ничего не имѣетъ общаго съ платежнымъ балансомъ какого либо государства. Вторая статья была написана въ прошломъ году, по поводу нападокъ на наше денежное обращеніе, нападокъ, въ высшей степени не основательныхъ.

Въ статьѣ, напечатанной въ 1898 г., мы дѣлаемъ добавленія въ таблицѣ добычи золота въ послѣднее время, оставляя текстъ безъ измѣненія.

Вотъ эти двѣ статьи:

О золотомъ обращеніи у насъ и о міровой добычѣ золота [1]).

Паденіе цѣнъ на разные продукты и предметы потребленія, начиная съ начала 70-хъ годовъ, отчасти зависѣло отъ вздорожанія золота. Въ виду такого положенія, биметаллисты предлагали увеличить запасы денежныхъ знаковъ, посредствомъ выпусковъ серебряной монеты, съ присвоеніемъ серебру извѣстной не измѣняющейся пропорціи къ золоту.

Правительства Великобританіи и Германіи упорно отказывались отъ введенія двойной валюты, справедливо полагая, что удержать обезцѣненіе серебра какими-либо искуственными мѣрами было бы прямо невозможнымъ, и что присвоеніе серебру опредѣленнаго отношенія къ золоту повело бы лишь къ денежнымъ затрудненіямъ. Притомъ, не было никакой надобности и разсчета выводить американцевъ изъ затрудненій, въ которыя они сами себя поставили, покупкой, за счетъ казначейства, серебра на 500 милл. долларовъ, по прежнимъ высокимъ цѣнамъ.

У насъ для денежнаго обращенія Россіи существовалъ такой же взглядъ, и въ настоящее время денежной единицей Россіи служитъ золото, серебро же играетъ роль размѣнной монеты. Мо-

[1]) «С.-Петербургскія Вѣдомости» отъ 11—23 января 1898 г.

ментъ для перехода къ золотой валютѣ совпалъ у насъ съ увеличеніемъ добычи золота на всемъ свѣтѣ, что даетъ увѣренность въ томъ, что въ золотѣ вообще недостатка не будетъ.

Какъ видно изъ всеподданнѣйшаго доклада г. министра финансовъ о государственной росписи на 1898 г., количество золотой монеты въ обращеніи въ странѣ увеличилось съ 37,5 милл. рублей къ концу 1896 г., до 155 милл. рублей къ концу 1897 г. Это—признакъ очень благопріятный.

Убѣжденіе г. министра финансовъ, что «для водворенія золота въ обращеніе, безъ увеличенія количества денежныхъ знаковъ свыше потребности въ нихъ, существуетъ лишь одно средство: по мѣрѣ выпуска монеты сокращать количество кредитныхъ билетовъ, въ особенности мелкихъ достоинствъ». Разъ золото сдѣлается у насъ не только мѣриломъ цѣнности, но и фактическимъ орудіемъ для денежныхъ платежей, то отлива его за границу намъ бояться будетъ нечего.

Часто приходится слышать опасенія, что, въ случаѣ пониженія ввозныхъ пошлинъ, привозъ къ намъ увеличится и что излишки привоза надъ вывозомъ будутъ оплачиваться золотомъ, которое у насъ вслѣдствіе этого и не удержится. Такой взглядъ былъ совершенно вѣренъ въ то время, когда неразмѣнные кредитные билеты составляли у насъ монетное обращеніе, но для настоящаго времени этотъ взглядъ ошибоченъ, потому что золото, являясь теперь мѣриломъ цѣнности въ Россіи и обращаясь въ народѣ, не можетъ быть вывезено. Наши усиленные вывозы золота послѣ крымской войны именно и объясняются обезцѣненіемъ неразмѣнныхъ кредитныхъ билетовъ, вытѣснявшихъ, вслѣдствіе чрезмѣрныхъ выпусковъ, металлъ изъ обращенія. При громадныхъ количествахъ кредитныхъ билетовъ въ обращеніи, золото, переставъ служить орудіемъ въ платежахъ, намъ болѣе не было нужно, и какъ товаръ вывозилось за границу.

Добыча золота на всемъ свѣтѣ начала увеличиваться въ 40-хъ годахъ и ростъ добычи продолжался до конца 50-хъ годовъ. Въ 70-хъ и 80-хъ годахъ всемірная добыча золота сократилась, а вмѣстѣ съ тѣмъ являлось для насъ затруднительнымъ накопить достаточныя количества золота для перехода къ металлическому обращенію, такъ какъ всѣ остальныя государства также нуждались въ золотѣ и старались пріобрѣсти его во что бы то ни было. Съ середины 80-хъ годовъ положеніе вновь измѣняется, а съ 1887 г. замѣчается сильное увеличеніе добычи золота.

Въ подтвержденіе сказаннаго, считаю небезъинтереснымъ привести здѣсь слѣдующую таблицу [1]).

---

[1]) Statistical Abstract of the United States Washington. 1902.

Добыча золота на всемъ свѣтѣ.

ГОДА.	Унцій въ тысяч.	На сумму въ милл. долл.
1831—40 средн. годовая	652	13
1841—50 » »	1,761	36
1851—55 » »	6,410	133
1856—60 » »	6,486	134
1861—65 » »	5,950	123
1866—70 » »	6,270	130
1871—75 » »	5,591	116
1876—80 » »	5,543	115
1881—85 » »	4,795	99
1886 годов. добыча	5,136	106
1887 » »	5,117	106
1888 » »	5,331	110
1889 » »	5,974	123
1890 » »	5,749	119
1891 » »	6,320	131
1892 » »	7,102	147
1893 » »	7,609	157
1894 » »	8,738	181
1895 » »	9,820	203
1896 » »	9,784	202
1897 » »	11,420	236
1898 » »	13,878	287
1899 » »	14.859	307
1900 » »	12,366	256

Съ средней годовой добычи въ 652 тыс. унцій въ 1831—40 г., таковая за пятилѣтіе 1851—55 г. увеличилась въ 10 разъ, достигнувъ 6.410,324 унц. За послѣднее время добыча золота ежегодно растетъ.

Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ по всему свѣту, торговые обороты всѣхъ странъ стали расти въ удивительной степени, почему требованіе на мѣновые знаки все возрастало, а между тѣмъ съ 1856—60 г. замѣчалось сокращеніе добычи золота. Постепенное уменьшеніе добычи золота, при продолжавшемся на него, вслѣдствіе перехода Германіи къ золотой валютѣ, требованіи, не могло остаться безъ вліянія на цѣнахъ товаровъ: цѣны стали падать, и хотя это паденіе большею частью и объясняется удешевленіемъ способовъ производства товаровъ, тѣмъ не менѣе надо думать, что и вздорожаніе золота (вслѣдствіе сокращенія добычи) играло при этомъ извѣстную роль.

Сравнительно съ добычей 1887 г., теперешняя добыча золота, благодаря громаднымъ количествамъ, найденнымъ и добываемымъ въ Африкѣ, а въ послѣднее время въ Аляскѣ и Канадѣ, удвоилась и, вѣроятно, еще сильно увеличится.

Въ виду увеличенія запасовъ золота на всемъ свѣтѣ, въ настоящее время надо ожидать обратнаго движенія цѣнъ, т. е. удешевленія золота и вздорожанія всѣхъ остальныхъ товаровъ, хотя

это движеніе будетъ, вѣроятно, медленнѣе, нежели паденіе, потому что всѣ остальныя причины паденія цѣнъ не измѣнились.

Въ виду сказаннаго, я не вижу никакого основанія для удержанія теперешнихъ чрезмѣрныхъ пошлинъ, *изъ боязни вывоза золота*. Его не вывезутъ, во-первыхъ, потому, что оно уже у насъ служитъ орудіемъ въ платежахъ, во-вторыхъ, потому, что въ немъ не нуждаются въ другихъ государствахъ въ той степени, какъ это было 20 лѣтъ тому назадъ.

Наше денежное обращеніе [1]).

Введенное въ серединѣ 90-хъ годовъ золотое обращеніе не перестаетъ волновать небольшую среду сельскихъ хозяевъ.

Въ смоленскомъ губернскомъ комитетѣ [2]) г. Шараповъ сдѣлалъ докладъ о золотой валютѣ и объ ея вліяніи на сельское хозяйство. Г. Шараповъ полагаетъ, что золотая валюта есть единственная причина плачевнаго положенія сельско-хозяйственной промышленности, и къ этому его мнѣнію примкнули и другіе члены смоленскаго губернскаго комитета, а именно: Н. А. Хомяковъ и А. П. Мещерскій [3]), которые, такъ же, какъ и г. Шараповъ, видятъ все зло въ нашемъ золотомъ обращеніи.

По мнѣнію г. Шарапова, слѣдовало бы вернуться «къ положенію, существовавшему до 16 іюля 1893 г., когда была отмѣнена ст. 49 стараго монетнаго устава, и начался фактическій переходъ отъ нашей старой серебряной валюты сначала къ чистому бумажному знаку, а съ 1897 г. и къ золоту».

Въ концѣ 50-хъ годовъ, послѣ крымской войны, размѣнъ кредитныхъ билетовъ на металлъ, какъ извѣстно, былъ прекращенъ; попытка вновь возобновить размѣнъ, сдѣланная въ началѣ 60-хъ годовъ, за недостаткомъ золотого запаса, не удалась, и съ тѣхъ поръ, до введенія у насъ золотого обращенія, кредитные билеты перестали служить мѣриломъ цѣнности и колебались въ очень значительной степени, принося тѣмъ громадный вредъ какъ экспортной, такъ и привозной торговлѣ, какъ земледѣлію, такъ и крупной промышленности.

Въ концѣ 80-хъ годовъ добыча золота на всемъ свѣтѣ начала возвышаться, и явилась возможность покупки золота, чѣмъ финансовое вѣдомство и воспользовалось для накопленія металлическаго фонда съ цѣлью возобновленія размѣна.

---

[1]) «С.-Петербургскія Вѣдомости» отъ 23 декабря 1902 г. (№ 351).
[2]) «С.-Петербургскія Вѣдомости» отъ 30 ноября 1902 г., № 328.
[3]) «Новое Время» № 9603 отъ 27 ноября 1902 г., письмо г. Шарапова.

Не подлежитъ сомнѣнію, что эта мѣра была крайне необходима и была проведена съ полной осмотрительностью и своевременно. Что одно золото было признано мѣриломъ цѣнности и что ему одному была присвоена покупательная способность, можно лишь привѣтствовать, потому что серебро начало падать въ цѣнѣ съ начала 70-хъ годовъ, и предсказать, на какой отмѣткѣ остановится цѣна, и сейчасъ нельзя. Съ 1873 г. [1]) цѣна серебра въ Лондонѣ постоянно понижалась; въ этомъ году она была $59^{3}/_{16}$ пенса за унцію, въ 1881 г.—$51^{5}/_{8}$ пенса, въ 1890 г.—$47^{3}/_{4}$, въ 1895 г.—$29^{13}/_{16}$, а въ нынѣшнемъ году серебро котировалось въ Лондонѣ даже ниже 22 пенсовъ за унцію.

Что же было бы съ нашими кредитными билетами, если бы уплата по нимъ была обусловлена серебромъ и какая бы имъ была цѣнность сейчасъ? Мало того, какимъ постояннымъ колебаніямъ подвергалась бы наша денежная единица? Трудно себѣ даже представить весь вредъ, который произошелъ бы для Россіи, если бы единомышленные господину Бутми голоса были услышаны.

Члены смоленскаго комитета считаютъ, что золотая валюта лишила ихъ «оборотныхъ средствъ», безъ которыхъ нельзя хозяйничать. Это утвержденіе совершенно невѣрно, и мы бы желали знать, какихъ средствъ могла золотая валюта лишить кого бы то ни было... Подъ имѣнія и сейчасъ можно получить деньги; подъ всякія цѣнности и сейчасъ Государственный и другіе банки выдадутъ ссуды: стало быть, о какомъ лишеніи оборотныхъ средствъ можетъ быть рѣчь? Кредитъ въ банкахъ легче, чѣмъ когда либо, и хорошіе векселя всегда могутъ быть помѣщены. Правда, что у насъ—еще мало банковыхъ учрежденій, дающихъ деньги подъ мелкіе векселя и обезпеченія, но золотая валюта въ этомъ ни причемъ.

Что на душу населенія у насъ приходится меньше денегъ, чѣмъ въ другихъ государствахъ, объясняется вовсе не тѣмъ, что Россія перешла къ золотому обращенію; денегъ у населенія мало потому, что оно бѣдно, а бѣдно оно вслѣдствіе низкой производительности и благодаря непосильнымъ косвеннымъ налогамъ.

Если сельскіе жители отчасти должны были разстаться со своимъ скотомъ, число котораго на душу понизилось,—то, очевидно, что они не могутъ держать большіе запасы денегъ. Каждый, знакомый съ деревней, впрочемъ, знаетъ, какъ трудно бываетъ размѣнять въ какомъ-либо сельцѣ даже пятирублевую монету.

Въ Англіи, Америкѣ, Франціи и Германіи денегъ на душу

---

[1]) Statistical Abstract of the United States. Washington. 1902.

больше, чѣмъ у насъ, потому что жители этихъ государствъ богаче и тратятъ больше на свое содержаніе. Если человѣкъ расходуетъ 500 руб. въ годъ, то ему надо имѣть, по крайней мѣрѣ, 40 руб. денегъ дома, что составляетъ лишь мѣсячный расходъ; если же его расходы, какъ у нашихъ крестьянъ, не превышаютъ 20 руб. на душу въ годъ,—то спрашивается, зачѣмъ ему держать единовременно больше 2-хъ рублей.

Надо поднять производительность и благосостояніе населенія, и тогда денегъ для постояннаго обращенія потребуется больше, а при теперешнемъ низкомъ уровнѣ благосостоянія населенія количество денегъ у насъ въ обращеніи совершенно достаточно.

Въ теченіе слишкомъ тридцати лѣтъ лажъ на золото въ Россіи колебался въ такой степени, что экспортерамъ, при запродажахъ зерна за границу, приходилось обезпечивать себя курсомъ. Эта гарантія курса стоила денегъ и понижала цѣну зерна у насъ; объ этомъ гг. сельскимъ хозяевамъ, ратующимъ противъ золотого обращенія, слѣдовало бы подумать.

О неразмѣнныхъ деньгахъ и говорить не стоитъ, потому что вредъ такихъ денегъ общеизвѣстенъ; что касается до перехода на серебряную валюту, то о такомъ переходѣ даже и думать нельзя, потому что серебро съ каждымъ годомъ теряетъ свою цѣнность, и государства съ серебрянымъ обращеніемъ (Мексика, Китай и т. д.) находятся въ томъ же безотрадномъ положеніи, въ какомъ мы видимъ страны съ неразмѣнными бумажными деньгами (Аргентина, Бразилія, Чили).

Деньги должны служить мѣриломъ цѣнности, сами обладая въ то же самое время внутренней цѣнностью, а потому неразмѣнные кредитные билеты и не могутъ исполнять функціи денегъ, точно такъ же, какъ серебро, цѣна котораго постоянно падаетъ.

Наша денежная реформа, что бы о нёй ни писали, совершена своевременно, но какъ мы это говорили и раньше, денежную реформу нельзя считать оконченной, пока Государственный банкъ находится въ зависимости отъ финансоваго вѣдомства.

Въ заключеніе считаемъ нужнымъ добавить, что тогда какъ въ концѣ 70-хъ годовъ наше денежное обращеніе состояло исключительно изъ неразмѣнныхъ кредитныхъ билетовъ, сейчасъ оно основано на золотѣ, высокопробномъ серебрѣ (вмѣсто мелкихъ кредитныхъ билетовъ) и кредитныхъ билетахъ, по которымъ каждый владѣлецъ можетъ во всякую данную минуту получить изъ Государственнаго банка—золото.

Благодаря удачно проведенной денежной реформѣ, нашъ курсъ на иностранныя биржи почти не колеблется, и внѣшняя тор-

говля можетъ производиться спокойно, безъ риска потери на курсѣ.

За денежную реформу можно лишь благодарить Министерство Финансовъ и если мы на него нападаемъ, то имѣемъ въ виду совсѣмъ другія стороны народнаго хозяйства.

По нашему глубокому убѣжденію, обѣднѣніе Россіи произошло благодаря тому, что финансовое вѣдомство не справлялось съ платежной способностью населенія и съ 1887 г. безпрестанно продолжало возвышать налоги и въ особенности косвенные, наиболѣе обременительные для низшаго класса населенія. Даже въ 1900 г. послѣ ряда неурожаевъ, было найдено возможнымъ возвысить многія пошлины, цѣну монопольной водки и акцизъ на табакъ. Объ этомъ непосильномъ возвышеніи мы и говоримъ въ слѣдующей статьѣ, посвященной косвеннымъ налогамъ. Эту статью мы перепечатываемъ изъ ноябрь-декабрьскаго № «Народнаго Хозяйства».

Вотъ, что мы писали въ журналѣ профессора Л. В. Ходскаго:

II. Косвенные налоги въ русскомъ бюджетѣ [1]).

Подъ косвенными налогами мы понимаемъ таможенныя пошлины и акцизы, которыми обложены у насъ почти всѣ товары, за исключеніемъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Косвенные налоги встрѣчаются въ бюджетахъ всѣхъ государствъ, главнымъ образомъ, потому, что взиманіе ихъ легче, чѣмъ взиманіе прямыхъ налоговъ; но косвенные налоги для населенія значительно обременительнѣе прямыхъ, вслѣдствіе того, что ихъ оплачиваютъ бѣднѣйшіе классы населенія наравнѣ съ богатыми. Если бы косвенными налогами были обложены исключительно предметы роскоши, т.-е. такіе товары, которые потребляются лишь зажиточнымъ населеніемъ, то доходъ казны отъ такихъ налоговъ былъ бы лишь очень незначительнымъ; поэтому-то и приходится облагать пошлинами и акцизами такіе предметы, которые имѣютъ массовое потребленіе. Пошлина на чай въ 80 коп. на фунтъ или акцизъ на сахаръ въ 1 руб. 75 коп. на пудъ отзывается гораздо тяжелѣе на бюджетѣ человѣка, имѣющаго 1000 р. дохода, чѣмъ на бюджетѣ лица, доходъ котораго достигаетъ 10000 рублей.

У насъ, при незначительныхъ сравнительно прямыхъ налогахъ и при отсутствіи подоходнаго налога, косвенными налогами обложены всѣ предметы первѣйшей необходимости, причемъ таможенными пошлинами многіе товары обложены ради покровительства отечественной промышленности, вслѣдствіе чего населенію приходится переплачивать на многихъ товарахъ не въ пользу казначейства, а въ пользу отдѣльныхъ лицъ. Такія переплаты, незамѣтныя на первый взглядъ, очень, однако, чувствительны для населенія и по суммамъ превышаютъ даже суммы косвенныхъ налоговъ, фактически поступающихъ въ пользу казны.

---

[1]) Матеріалами для настоящей статьи служили: Ежегодники министерства финансовъ №№ 1—21, 23 и за 1898—1901 гг.; «Отчеты государственнаго контроля» за послѣднія 8 лѣтъ и приложенія къ «Вѣстнику финансовъ» (Распоряженія по министерству финансовъ); «Матеріалы для исторіи и статистики внѣшней торговли Россіи».

За послѣднія 25 лѣтъ мы были свидѣтелями постояннаго возвышенія косвенныхъ налоговъ, причемъ возвышеніе тѣхъ или иныхъ пошлинъ мотивировалось или желаніемъ оградить внутреннее производство отъ иностраной конкурренціи, или необходимостью увеличить таможенный доходъ. При возвышеніи пошлинъ съ покронительственною цѣлью, возвышеніе таможеннаго дохода не всегда достигается, потому что покровительственныя пошлины способствуютъ увеличенію производства внутри страны, стало быть сокращенію привозовъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ таможеннаго дохода. Чѣмъ выше покровительственныя пошлины, тѣмъ значительнѣе, конечно, переплаты населенія на всѣхъ предметахъ потребленія, причемъ переплачиваемыя деньги идутъ не въ пользу казны, а въ руки частныхъ лицъ. Обложеніе высокими пошлинами желѣза и машинъ повлекло за собой удорожаніе орудій производства и устройства фабрикъ и заводовъ: возвышеніе пошлинъ на разное сырье возвысило стоимость издѣлій, за что, конечно, расплачиваться приходится опять-таки потребителю.

Фискальныя пошлины и акцизы не такъ обидны, если они не высоки, но налоги, подобные нашимъ, прямо непосильны населенію. Объ акцизахъ мы будемъ говорить ниже, здѣсь же займемся таможенными пошлинами.

Съ 1877 г. взиманіе пошлинъ стало производиться золотомъ, на которое въ то время лажъ доходилъ до 48%. Такое возвышеніе всѣхъ пошлинъ должно было, конечно, поднять таможенный доходъ и увеличить и безъ того уже очень высокія покровительственныя пошлины. Съ тѣхъ поръ не проходило года, чтобы пошлины на тѣ или иные предметы не были повышены, и лишь благодаря договору съ Германіей, въ 1894 г. послѣдовали небольшія сбавки съ пошлинъ на желѣзо и т. д., причемъ дифференціальныя пошлины по занадно-сухопутной границѣ были понижены до размѣра пошлинъ на привозимые моремъ товары.

Мы не будемъ расматривать весь нашъ таможенный тарифъ, но считаемъ не безинтереснымъ привести здѣсь ставки нашего таможеннаго тарифа на нѣкоторые товары въ 1868, 1877, 1891 и 1900 гг.

Съ фискальной цѣлью были обложены: чай, кофе, апельсины, капорцы, миндаль, орѣхи, корица, перецъ, ваниль, рожки турецкіе и т. д.; отчасти съ фискальной, а отчасти съ покровительственной цѣлью были обложены: сыръ, рисъ, сельди и т. д. Таможенныя ставки на перечисленные товары въ кредитныхъ рубляхъ и копѣйкахъ въ разные годы были слѣдующія:

	1868 [1]).	1887.	1891.	1900.
	Кредитныхъ рублей и коп. за пудъ.			
Чай черный . . .	15 р. 40 к.	22 р. 79 к.	31 р. 15 к.	31 р. 50 к.
» цвѣточный . .	22 » — »	32 » 56 »		
Кофе сырой . . .	1 » 50 »	2 » 22 »	4 » 45 »	5 » 85 »
» жареный . .	1 » 50 »	2 » 22 »	5 » 93 »	9 » — »
Апельсины . . .	— » 25 »	— » 37 »	1 » 4 »	1 » 57½ »
Каперцы	1 » — »	1 » 48 »	2 » 97 »	4 » 50 »
Миндаль	1 » 65 »	2 » 44 »	2 » 97 »	4 » 50 »
Орѣхи	— » 50 »	— » 74 »	1 » 48 »	2 » 25 »
Корица	2 » 50 »	3 » 70 »	4 » 45 »	6 » 75 »
Перецъ	1 » 50 »	2 » 22 »	4 » 45 »	6 » 75 »
Ваниль	8 » — »	11 » 84 »	21 » 96 »	32 » 40 »
Турецкіе рожки .	— » 35 »	— » 52 »	— » 74 »	1 » 12½ »
Сыръ	4 » — »	5 » 92 »	8 » 90 »	8 » 10 »
Рисъ	— » 50 »	— » 74 »	1 » 4 »	1 » 5 »
Сельди въ мал. боченкахъ	— » 10 »	— » 15 »	— » 40 »	— » 60¾ »

Изъ приведенной таблицы видно, что сравнительно съ 1868 г. пошлины на перечисленные товары къ 1900 г. возрасли въ чрезвычайной степени, онѣ сильно возвысились даже сравнительно съ 1891 г.

Пошлина на черный чай по Европейской границѣ сейчасъ вдвое выше, чѣмъ она была въ 1868 г. Пошлина на цвѣточный чай никогда не имѣла значенія, такъ какъ этотъ сортъ чая привозится въ очень незначительныхъ количествахъ. По иркутской таможнѣ пошлина на черный чай была 6 р. 30 к. въ 1868 г., 9 р. 32 к. въ 1877 г., 19 р. 50 к. въ 1891 г., 22 р. 50 к. съ 1899 г. и сейчасъ повышена до 25 р. 50 к. (кредитными) съ пуда.

Пошлина на какао въ 1868 г. была 1 р. 50 к. съ пуда, съ 1900 г. 6 р. 75 к. На кофе пошлина сейчасъ почти въ 4 раза выше, чѣмъ она была въ 1878 г., на апельсины въ 6 разъ, на каперцы въ 4½ раза и т. д. Селедки обложены пошлиной въ 60¾ к. съ пуда, около 6 р. съ боченка, стоимость котораго тоже не выше 6 р. (шведскія и норвежскія сельди).

Наибольшія количества чая потребляются англичанами, а именно, по 6,5 фунта на жителя; австралійцы, допускающіе привозъ чая безпошлинно, потребляютъ его по 8,5 фунта; въ Голландіи потребленіе чая доходитъ до 1,7 фунтовъ; въ Соединенныхъ Штатахъ по 2 фунта на жителя. Наше потребленіе, считая и кирпичный чай, составляетъ около 1 фунта на жителя.

Потребленіе кофе наибольшее въ Голландіи, по 18 фунт. на жителя; затѣмъ слѣдуютъ Соединенные Штаты съ 10,8 фунт. на

[1]) Матеріалы для исторіи и статистики внѣшней торговли Россіи. Вып. I. С.-Петербургъ 1898 г.

жителя, потребленіе Бельгіи по 9,5 фунтовъ, Германіи—по 7 фунт., Франціи—по 5,1 фунта, Австро-Венгріи по 2,3 фунта [1]). Потребленіе кофе въ Россіи очень ничтожно и не превышаетъ 0,15 фунт. на жителя. Потребленіе Великобританіи составляло по 0,8 фунта.

Пошлины на чай и кофе въ разныхъ государствахъ были слѣдующія:

	На чай. Кред. руб. и к. на пудъ.	На кофе.
Европейская Россія	31 р. 50 к.	5 р. 85 к.
Франція	12 » 78 »	8 » 41 »
Англія	8 » 53 »	2 » 13 »
Германія	7 » 81 »	3 » 10 »
С.-А. Соед. Штаты	7 » 10 »	безпошлин.
Бельгія	5 » 66 »	» 61 »
Голландія	3 » 20 »	безпошлин.

Наивысшая пошлина на чай была у насъ въ Россіи, а между тѣмъ населеніе привыкло къ этому напитку и, будь чай дешевъ, можно положительно сказать, что наше потребленіе быстро стало бы возрастать. Общества трезвости во многихъ мѣстахъ открываютъ чайныя и это, конечно, очень хорошо, но еще гораздо лучше было бы, если бы у насъ чай былъ такъ же дешевъ, какъ, напр., въ Англіи, гдѣ фунтъ чая стоитъ не дороже 2 шилл., т. е. около 85 коп. за нашъ фунтъ, и тогда чай вошелъ бы въ общее употребленіе въ деревняхъ; сейчасъ же, при пошлинѣ въ 80 коп. за фунтъ, чай для деревенскихъ жителей составляетъ предметъ роскоши. Высокая пошлина на кофе вліяетъ даже на потребленіе кофе во Франціи.

Многія фискальныя пошлины, какъ намъ кажется, введены съ цѣлью сократить привозы, изъ боязни пассивнаго торговаго баланса. Старая идея, что будто въ случаѣ увеличенія привозовъ отъ насъ увезутъ золото, до сихъ поръ пугаетъ еще очень многихъ, хотя примѣры богатыхъ странъ, привозящихъ всегда больше, чѣмъ онѣ вывозятъ, должны бы убѣдить, что излишки привозовъ оплачиваются не золотомъ, а изъ другихъ источниковъ. Въ Англіи, напр., торговый флотъ даетъ большіе заработки населенію и большія суммы привозовъ оплачиваются фрахтами и т. д. Задолженныя страны могутъ открыть границы и все-таки ихъ вывозы должны превышать привозы; примѣромъ можетъ служить Индія, привозы которой всегда ниже вывозовъ, хотя таможенный тарифъ въ Индіи очень низокъ.

По расчетному нашему балансу излишки нашихъ вывозовъ должны составлять, допустимъ, 100 милл. руб. въ годъ, а намъ

[1]) Tea and coffee. 1900, by Hopwood. London 1902.

хочется, чтобы они составляли 200 милл., но, въ такомъ случаѣ, чѣмъ же намъ будутъ платить за излишніе вывозы? Очевидно, что если мы искусственно сокращаемъ привозы, то мы этимъ самымъ сокращаемъ и наши вывозы. Дабы идея о возможныхъ вывозахъ золота не преслѣдовала лицъ, отъ которыхъ зависитъ судьба нашего таможеннаго тарифа, необходимо сдѣлать государственный банкъ учрежденіемъ независимымъ отъ министерства финансовъ, по примѣру государственныхъ банковъ Англіи, Франціи и Германіи. Если эта реформа будетъ проведена, то вся забота о постоянномъ правильномъ размѣнѣ кредитныхъ билетовъ перенесется съ министерства финансовъ на директоровъ будущаго независимаго государственнаго банка, и тогда страхъ передъ возможными вывозами золота долженъ исчезнуть, потому что при правильномъ денежномъ обращеніи, золото, находящееся въ частныхъ рукахъ, мелкими суммами, нужными въ каждомъ хозяйствѣ, никогда не будетъ вывезено. Наши вывозы въ прежнее время происходили отъ неразмѣнности кредитныхъ билетовъ, и золото вывозилось потому, что оно перестало исполнять функцію денегъ.

Размѣры пошлинъ на товары, перечисленные выше, не соотвѣтствуютъ покупательной способности населенія. Производительность сельскихъ жителей сейчасъ даже ниже, чѣмъ она была въ 70-хъ годахъ, а между тѣмъ наши фискальныя пошлины стали въ 2—3 раза выше. Цѣны сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ послѣднее время ниже, чѣмъ онѣ были въ 70-хъ годахъ; наоборотъ, цѣны всѣхъ товаровъ, которые приходится покупать, искусственно подняты пошлинами. Такъ, пошлина на чай сейчасъ составляетъ до 150% его стоимости, кофе обложенъ пошлиной въ 100%, какао въ 60—70%, апельсины въ 109%, рисъ въ 70 — 100%, сельди въ 100% и т. д. Такія пошлины не могутъ быть названы иначе, какъ запретительными.

Еще болѣе обременительными для населенія являются покровительственныя пошлины, въ особенности тѣ, которыми облагаются орудія производства, машины и аппараты и всякое сырье. Эти пошлины потому ложатся на населеніе тяжелѣе пошлинъ на издѣлія, что, при дешевизнѣ сырыхъ матеріаловъ, цѣны издѣлій, благодаря внутренней конкуренціи, могли бы понизиться, чего при дороговизнѣ орудій производства, машинъ и сырья не можетъ случиться. Въ 1868 г., напр., пошлина на пшеничную муку была 7 коп. кредит. съ пуда, на ржаную муку 4 коп., на овсяную 3 коп. Когда въ 1885 г. были возвышены пошлины на машины, вслѣдствіе чего устройство мельницъ удорожилось, было признано необходимымъ возвысить и пошлину на муку всякую до 12 коп. зол., около

18 коп. кред. Тарифъ 1891 г. еще усилилъ покровительство мукомольной промышленности до 30 коп. кред. съ пуда, съ 1900 г. пошлина на муку поднята до 45 коп. съ пуда, въ результатѣ чего оказывается, что мука пшеничная въ Петербургѣ дороже, чѣмъ въ Лондонѣ. Конечно, благодаря дороговизнѣ внутри, наши вывозы муки сейчасъ ниже, чѣмъ они были въ 70-хъ годахъ, причемъ вывозной желѣзнодорожный тарифъ ниже тарифа для муки, предназначенной оставаться въ Россіи. Наши теперешніе вывозы муки и, главнымъ образомъ, ржаной, направляются въ Финляндію, причемъ и на вывозимую въ Финляндію муку съ желѣзнодорожнаго тарифа дѣлается скидка.

Приводимъ пошлины въ кредитн. руб. и коп. за пудъ въ разные годы на чугунъ, желѣзо, косы и серпы, мѣдь, хлопчатую бумагу, бумажную пряжу, соду и хлористую известь.

	1868.	1877.	1891.	1900.
Чугунъ	— р. 5 к.	— р. 7 к.	— р. 45—52 к.[1])	— р. — р. 45 к.
Желѣзо полосовое	— » 35 »	— » 52 »	— » 89 к.	— » — » 75 »
» сортовое	— » 20 »	— » 30 »		
» листовое	— » 50 »	— » 74 »	1 » 48 »	— » 1 » 20 »
Косы и серпы	— » 44 »	— » 65 »	2 » 8 »	— » 1 » 65 »
Мѣдь въ штыкахъ	— » 60 »	— » 89 »	3 » 71 »	— » 3 » 75 »
» полосовая			4 » 60 »	— » 4 » 65 »
Хлопчатая бумага	безпошлинно		1 » 78 »	2 »[1]) 4 » 15 »
Бумажная пряжа	3 » 25 »	4 » 81 »	7 » 20 »	— » 8 » 70 »
Сода кристаллическая	— » 10 »	— » 15 »	— » 82 »	— » — » 90³/₄ »
» ѣдкая	— » 30 »	— » 44 »	1 » 34 »	— » 1 » 48¹/₂ »
Хлорная известь	— » 40 »	— » 59 »	1 » 4 »	— » 1 » 15¹/₂ »

Приведенныя тарифныя ставки, наглядно показываютъ, насколько были подняты пошлины на перечисленные въ таблицѣ предметы. Повышеніе пошлинъ на желѣзо увеличило стоимость постройки фабрикъ и заводовъ, искусственное вздорожаніе хлопка и бумажной пряжи подняло стоимость производства хлопчатобумажныхъ тканей возвышеніе стоимости хлорной извести удорожило отбѣлку тканей, а дороговизна соды удорожаетъ стоимость производства мыла, свѣчей, стекла и хрусталя и т. д.

Насколько высоки вышеприведенныя пошлины, видно изъ слѣдующаго. На чугунъ и желѣзо пошлина составляетъ отъ 70 до 120%, на мѣдь 40%, на хлопчатую бумагу 70%, на соду кристаллическую (цѣна въ Лондонѣ 50 коп., пошлина 90³/₄ коп.) 181%, на соду ѣдкую 90%, на хлорную известь 100%. Изъ приведенныхъ примѣровъ видно, что послѣдовавшее въ 1900 г.

[1]) По западно-сухопутной границѣ.

возвышеніе пошлинъ, главнымъ образомъ, было сдѣлано съ тѣмъ, чтобы еще въ большей степени сократить привозы, потому что дальнѣйшее возвышеніе пошлинъ на хлопокъ, соду и хлорную известь могло отозваться вредно на русской промышленности. Впрочемъ, въ защиту послѣдней въ 1900 г. были возвышены пошлины на свѣчи, бумажную пряжу, хлопчатобумажныя ткани, стеклянныя издѣлія и т. д., и т. д.

Хотя фабриканты и заводчики и не оплачиваютъ пошлину на сырье, но таковая ложится въ цѣну ихъ издѣлій, а такъ какъ цѣны издѣлій, напр., хлопчатобумажныхъ, и раньше были очень высоки, то изъ послѣдней надбавки пошлины на хлопокъ часть пала на русскихъ бумагопрядильщиковъ, которые немогли сразу поднять цѣны на бумажную пряжу. Впослѣдствіи, разумѣется, цѣны на пряжу и издѣлія должны подняться и оплачивать ихъ будетъ потребитель.

О томъ, была ли какая-нибудь надобность поднимать пошлины въ 1891 и въ 1900 гг., мы будемъ говорить дальше, здѣсь же мы приведемъ данныя объ акцизахъ.

Къ началу 1881 года акцизъ взимался съ питей (хлѣбное вино, пиво, портеръ и медъ), съ табака и съ сахара; соляной налогъ былъ признанъ обременительнымъ для населенія и отмѣненъ въ 1880 г. Акцизъ на спиртъ въ концѣ 70-хъ годовъ не превышалъ 7 коп. съ градуса, въ 1881 г. онъ былъ повышенъ до 8 коп. съ градуса, на сахаръ же акцизъ составлялъ 50 коп. съ пуда. Табачный доходъ въ началѣ 80-хъ годовъ былъ сравнительно не высокъ и далъ въ 1881 г. 12,8 милл. рублей.

Въ 1883 г. послѣдовало повышеніе акциза на сахаръ съ 50 на 65 коп. на пудъ, въ 1888 г. этотъ налогъ былъ повышенъ до 85 коп., въ 1889 г. до 1 руб., въ 1892 г. до 1 р. 40 к., въ 1893 г. до 1 р. 75 коп. на пудъ и остается въ этомъ размѣрѣ и сейчасъ.

Акцизъ на хлѣбное вино въ 1885 г. былъ повышенъ съ 8 до 9 коп. съ градуса, съ 21 декабря 1887 г. до $9^1/_4$ коп., съ ноября 1892 г. до 10 коп. съ градуса и остается на этой цифрѣ и теперь; но акцизъ на хлѣбное вино въ настоящее время уже не имѣетъ прежняго значенія, такъ какъ съ 1895 г. въ Россіи постепенно по районамъ вводится винная монополія, которая впервые начала дѣйствовать въ восточномъ районѣ, въ губ. Оренбургской, Пермской, Самарской и Уфимской. Въ 1899 г. винная монополія была введена уже въ 35 губерніяхъ, и съ каждымъ годомъ число губерній и областей съ казенной продажей вина увеличивается. Акцизъ на пиво въ 1863 г. составлялъ лишь 6 коп. съ ведра, съ 1880 г. по 20 коп., съ 1892 г. по 30 коп., а съ 1900 года взимается уже акцизъ въ 40 к. съ ведра.

Акцизъ на табакъ былъ повышенъ съ 26 мая 1887 г. и съ тѣхъ поръ, повышаемый нѣсколько разъ, въ 1900 г. достигъ теперешней, чрезвычайно высокой и обременительной цифры.

Съ 1 января 1887 г. управленіе министерствомъ финансовъ перешло изъ рукъ Н. Х. Бунге къ И. А. Вышнеградскому, который тотчасъ и приступилъ къ возвышенію акцизовъ и пошлинъ. Теперешній министръ финансовъ продолжаетъ политику своего предшественника. При оставленіи министерства финансовъ Н. Х. Бунге, акцизъ на сахаръ составлялъ 65 коп. съ пуда, на спиртъ 9 коп. съ градуса, пиво было обложено умѣреннымъ акцизомъ въ 20 коп. съ ведра, а табачный доходъ въ 1886 году составилъ 20,2 милл. рублей. Насколько въ послѣднее время поднялись таможенныя пошлины, видно было изъ вышеприведенныхъ данныхъ.

Въ настоящее время населенію приходится оплачивать чрезвычайно высокія монопольныя цѣны на вино, 40-копеечный акцизъ съ пива, 1 р. 75 коп. съ сахара и сильно возвышенный акцизъ на табакъ; въ 1900 г. табачный доходъ составлялъ 45,7 мил. руб. не вслѣдствіе увеличенія потребленія, а вслѣдствіе сильнаго возвышенія акциза. Кромѣ перечисленныхъ налоговъ, съ 1888 года были введены акцизы на нефтяныя масла и спички. Въ 1892 г. акцизъ на нефтяныя масла былъ повышенъ (съ 40 на 60 коп.), на спички акцизъ также подвергся измѣненію, конечно, въ смыслѣ возвышенія.

О винной монополіи покойный министръ финансовъ Н. Х. Бунге, въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ о государственной росписи доходовъ и расходовъ на 1887 г., высказалъ слѣдующія соображенія: «Въ настоящую минуту я не осмѣливаюсь утверждать, что казенная монопольная торговля хлѣбнымъ виномъ можетъ разрѣшить задачу очень сложную, касающуюся финансовъ и сельскаго хозяйства, и народной нравственности. Въ этой формѣ винная регалія существовала въ Россіи не разъ, и при графѣ Канкринѣ была окончательно отмѣнена, вслѣдствіе какъ деморализаціи, внесенной ею въ управленіе питейными сборами, такъ и уменьшенія доходовъ. Возможно ли устранить изъ казенной монополіи дурное и осуществить одно хорошее — это вопросъ, на который можетъ отвѣтить только практика. Въ частности сомнительно, чтобы казенная монопольная торговля хлѣбнымъ виномъ увеличила финансовые рессурсы, обративъ прибыли настоящихъ продавцовъ хлѣбнаго вина въ доходъ казны. И продавцы казеннаго вина должны будутъ также производить расходы на наемъ помѣщенія, приказчиковъ, на удовлетвореніе собственныхъ нуждъ и проч., а та доля прибыли, которая извлекается нынѣ въ раздробительной продажѣ посредствомъ злоупотребленій (подливанія воды въ вино, ростовщичества, обмановъ и проч.), въ

казну, конечно, не поступитъ, и можетъ сдѣлаться только достояніемъ тѣхъ агентовъ правительства, которые не оправдаютъ его довѣрія».

Нельзя не пожалѣть о томъ, что совершенно справедливое мнѣніе, высказанное покойнымъ ученымъ въ концѣ 1886 года, не было принято въ соображеніе въ 90-хъ годахъ. Н. Х. Бунге не имѣлъ въ виду возможности возвышенія цѣнъ монопольной водки до теперешнихъ размѣровъ, а потому и считалъ, что казенная монопольная торговля виномъ не увеличила бы финансовые рессурсы. Сейчасъ мы видимъ, что казенныя винныя лавки продаютъ обыкновенную водку по 7—8 руб. за ведро, т. е. по такимъ цѣнамъ, которыя допускаютъ возвышеніе акциза до 15 коп. съ градуса, а это составляетъ увеличеніе питейнаго налога на 50%. Не слѣдуетъ забывать, что при 9 коп. акцизѣ водка ведрами въ центральныхъ губерніяхъ продавалась по 4 р. 50 к. до 4 р. 75 к. за ведро, а при 10-коп. акцизѣ цѣна была бы 5 р. до 5 р. 25 к. за ведро. Теперешнія же цѣны по крайней мѣрѣ на 2 руб. на ведро (5 коп. на градусъ) выше нормальныхъ и являются страшно обременительными для населенія.

Въ 1867 году косвенныхъ налоговъ было получено всего 192,317 тыс. руб., въ 1871 г. они составляли 246,579 тыс. р., въ 1877 г. — 271,923 тыс. руб., въ 1881 г. — 330,300 т. руб., а въ послѣднее время, по отчетамъ государственнаго контроля, отъ косвенныхъ налоговъ были получены слѣдующіе доходы:

Доходы.	1886.	1890.	1896.	1900.	1901 [1]).
	Въ милліонахъ рублей.				
Питейный	237,0	268,4	294,3	316,8	312,9
Табачный	20,2	27,8	35,1	41,2	45,7
Сахарный	15,1	21,6	42,7	63,3	71,8
Нефтяной	—	10,6	20,9	25,5	28,7
Спичечный	—	4,7	7,3	7,4	7,9
Таможенный	102,3	125,6	182,3	204,0	219,7
Всего	374,6	458,7	582,6	658,1	686,6

На душу населенія доходы отъ косвенныхъ налоговъ составляли въ 1871 г. около 3 руб., къ 1881 г. около 3 руб. 20 коп., въ 1886 г. 3 р. 50 коп., въ 1890 г. 3 р. 95 к., въ 1901 г. 5 р. 20 коп. За 15 лѣтъ, съ 1886 по 1901 г., налоги возрасли на 78%, причемъ къ вышеприведеннымъ суммамъ слѣдуетъ еще добавить результаты казенной продажи питей, т. е., вѣроятно, ещо около 100 милл. рублей. Въ 1901 г., доходъ отъ казенной продажи питей доходилъ до 163 милл. руб., но изъ этой суммы слѣдовало исключить расходы.

[1]) За 1901 г. см. «Вѣстникъ Финансовъ», № 41 за 1902 г.

Какъ бы то ни было, но если въ 1880 г. соляной налогъ, дававшій до 12 милл. руб. дохода, былъ признанъ обременительнымъ, то что же можно сказать о теперешнихъ косвенныхъ налогахъ! Монопольная цѣна водки страшно обременительна для населенія, акцизы на табакъ и сахаръ слишкомъ высоки, что касается налоговъ на нефтяныя масла и спички, то таковые для населенія не менѣе вредны, чѣмъ былъ въ свое время соляной налогъ. Акцизъ на керосинъ въ 60 коп., удорожая таковой на 70 коп. въ пудѣ, лишаетъ крестьянъ возможности работать при освѣщеніи въ долгіе зимніе вечера. Это чрезвычайно несправедливый налогъ, точно такъ же какъ и налогъ на спички, причемъ расходы взиманія спичечнаго акциза должны быть очень высоки.

Для сужденія о стоимости взиманія акцизовъ въ настоящее время не имѣется данныхъ, потому что въ расходахъ главнаго управленія неокладныхъ сборовъ и казенной продажи питей расходы по винной монополіи такъ переплетены съ остальными расходами, что является крайне затруднительнымъ выдѣлить тѣ изъ нихъ, которые не имѣютъ отношенія къ винной монополіи. Въ началѣ 80-хъ годовъ расходы взиманія акцизныхъ и разныхъ неокладныхъ сборовъ составляли около 3% цифры доходовъ (см. «Ежегодникъ министерства финансовъ», № 17), а сейчасъ можно навѣрное сказать, что они гораздо выше, потому что высокіе налоги требуютъ гораздо большаго надзора за торговлей предметами, обложенными акцизами. То же самое можно сказать и относительно расходовъ по департаменту таможенныхъ сборовъ.

Общій таможенный доходъ, доходъ на душу въ копѣйкахъ, расходы и процентное отношеніе расходовъ къ общимъ доходамъ, были слѣдующіе:

ГОДЫ.	Общіе таможенные [1]) доходы въ мил. рублей.	На душу населенія въ копѣйкахъ.	Расходы департамента и пограничной стражи въ мил. руб.	Расходы къ общимъ доходамъ въ %
1851	31,9	48	2,2	6,9
1861	34,3	46	3,1	9,0
1871	50,8	60	5,3	10,4
1876	70,7	77	7,3	10,3
1881	86,8	87	8,2	9,4
1881	118,6	110	9,5	8,0
1891	122,1	103	11.2	9,2
1896	193,1	157	14.7	7,6
1900	209,7	163	18,0	8,6

[1]) Эти цифры взяты изъ отчетовъ дапартамента таможенныхъ сборовъ по внѣшней торговлѣ и не сходятся съ данными государственнаго контроля, приведенными выше.

Изъ приведенной таблицы видно, что, несмотря на громадное увеличеніе общаго таможеннаго дохода, расходы взиманія въ процентномъ отношеніи сейчасъ выше, чѣмъ были въ 1851 г. Съ 1886 г. расходы департамента таможенныхъ сборовъ и пограничной стражи почти удвоились, причемъ главное увеличеніе произошло вслѣдствіе сильно возвысившихся расходовъ по содержанію пограничной стражи. Такъ, въ 1886 г. общіе расходы департамента и пограничной стражи составляли 9,5 милл. руб., а въ 1900 г. одни лишь расходы по содержанію пограничной стражи доходили до 10,652 тыс. руб. Въ послѣднемъ отчетѣ департамента таможенныхъ сборовъ (Внѣшняя торговля въ 1900 г., на стр. 2) расходы таможеннаго вѣдомства, включая содержаніе департамента, значатся въ 7,378 тыс. руб., а расходы пограничной стражи, какъ сказано выше; 10,652 тыс. руб. По отчету государственнаго контроля за 1900 г., всего было израсходовано, подлежало выдачѣ и продолжено кредитовъ по департаменту таможенныхъ сборовъ 8,417,690 руб., по управленію отдѣльнаго корпуса пограничной стражи 11,093,390 руб., а всего расхода было 19,511 тыс. руб., доходъ же по отчету государственнаго контроля составлялъ около 204 милл. и, такимъ образомъ, расходы взиманія составляли бы не 8,6%, 9,5%. Мы не оспариваемъ ни той ни другой цифры и привели данныя изъ обоихъ источниковъ для объясненія, почему итоги таможенныхъ доходовъ въ таблицѣ косвенныхъ налоговъ не сходятся съ цифрами вышеприведенной таблицы. Расходы взиманія налоговъ въ Россіи возрастаютъ въ чрезвычайной степени, и не будетъ, кажется конца этому росту. Но возвышеніе расходовъ отчасти объясняется той легкостью, съ которой были подняты косвенные налоги. Само министерство финансовъ уже перестало отдавать себѣ отчетъ въ расходахъ, въ той степени, какъ это было при Н. Х. Бунге. Постоянное превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами вызываетъ презрительное отношеніе къ деньгамъ, которымъ нѣтъ счету.

Что министерство финансовъ возвысило въ чрезвычайной степени свои расходы, видно изъ слѣдующаго. Въ 1888 г. общіе расходы министерства финансовъ доходили до 107,637 т. руб., въ томъ числѣ расходы по департаменту неокладныхъ сборовъ достигали 15,015 тыс. руб., а за исключеніемъ этой суммы, расходы министерства финансовъ составляли 92,622 тыс. руб. Въ 1900 г. общіе расходы министерства финансовъ составляли 280,952 руб., въ томъ числѣ были расходы главнаго управленія неокладныхъ сборовъ и казенной продажи питей, доходившіе до 134,682 тыс. руб. собственно расходы министерства финансовъ, за скидкою расходовъ главнаго управленія, составляли 146,270 тыс. руб. За 12

лѣтъ расходы министерства финансовъ возвысились съ 92,6 милл. руб. на 146,3 милл. руб., или на 58%, тогда какъ населеніе за тѣ же годы возвысилось, вѣроятно, не больше, какъ на 15—18%.

Расходы министерства финансовъ будутъ расти, въ этомъ нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, потому что число лицъ, желающихъ получать субсидіи, не сокращается, а, наоборотъ, увеличивается. Сейчасъ, напр., проектировано общество пароходства для перевозки скота и мяса отъ насъ въ Англію. Зачѣмъ и кому это пароходное общество нужно,—мы не знаемъ; кажется, пароходовъ, совершающихъ рейсы между нашими портами и Англіей, достаточно, и если вывозы отъ насъ скота и мяса малы, то не вслѣдствіе недостатка пароходовъ, а благодаря тому, что количество скота у насъ сократилось, сократилось же оно вслѣдствіе обѣднѣнія населенія.

Расходы главнаго управленія неокладныхъ сборовъ и казенной продажи питей также будутъ возрастать, потому что казенное управленіе, при страшномъ формализмѣ, не можетъ хозяйничать дешево, оно неизбѣжно должно переплачивать. Въ настоящее время акцизное управленіе [1]) сооружаетъ собственный пробочный заводъ для нуждъ винной монополіи. Постройка обойдется свыше 500 т. рублей и будетъ закончена къ осени будущаго года. Спрашивается удешевятся ли пробки благодаря тому, что онѣ будутъ вырабатываться на казенномъ заводѣ? Мы въ этомъ положительно сомнѣваемся и убѣждены въ томъ, что пробки будутъ казнѣ стоить дороже тѣхъ цѣнъ, по какимъ онѣ сейчасъ ею покупаются отъ частныхъ заводчиковъ. Въ 1899 г. Невскій судостроительный и механическій заводъ находился въ финансовыхъ затрудненіяхъ, и акціи этого завода были куплены казной. Съ тѣхъ поръ заводъ находится въ казенномъ управленіи, а вотъ результаты дѣятельности этого завода исполняющаго казенные заказы по очень высокимъ цѣнамъ. За послѣдній отчетный годъ частнаго управленія заводъ далъ 507 т. руб. чистой прибыли, за 1899 г. убытокъ составлялъ 1,113 т. руб., за 1900 г.—303 т. руб., за 1901 г.—529 т. руб., всего убытка за 3 года 1,945 т. р. [2]) Воткинскій казенный заводъ точно также не можетъ исполнять казенные заказы по высокимъ цѣнамъ безъ убытка, казалось бы, что этихъ примѣровъ достаточно, а между тѣмъ еще недавно шелъ разговоръ о покупкѣ казною акцій Александровскаго сталелитейнаго завода. Мы убѣждены въ томъ, что 20 лѣтъ тому назадъ идея покупки заводовъ, подобныхъ Невскому и Александровскому, не могла бы придти и въ голову представителю министерства финансовъ, потому что завѣдываніе заводомъ

[1]) См. «С.-Петербургскія Вѣдомости» 21 окт. 1902 г.
[2]) См. Отчеты печатаемые въ «Вѣстникѣ Финансовъ».

требуетъ спеціальныхъ знаній, какихъ у большинства чиновниковъ нѣтъ. Кромѣ того, 20 лѣтъ тому назадъ обыкновенные доходы были значительно ниже теперешнихъ, почему финансовое вѣдомство и не могло заниматься промышленными предпріятіями.

Усиленный выкупъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну также едва ли является желательнымъ, потому что казенныя желѣзныя дороги стоятъ въ слишкомъ тѣсной зависимисти отъ финансоваго вѣдомства, которое часто стѣсняетъ дороги средствами, необходимыми на усиленіе пропускной способности дорогъ, на увеличеніе численности подвижного состава и т. д. Мы впрочемъ, касаемся здѣсь этого вопроса лишь вскользь, но убѣждены въ томъ, что казенное управленіе при одинаковыхъ условіяхъ всегда будетъ дороже частнаго и что Германія, во всякомъ случаѣ, намъ не примѣръ.

Мы выше указывали, какъ сильно за послѣднее время были подняты косвенные налоги и теперь считаемъ своевременнымъ выяснить вопросъ о томъ, была ли необходимость въ такомъ страшномъ обремененіи населенія налогами, какое мы видимъ сейчасъ.

По даннымъ государственнаго контроля [1]), дѣйствительное поступленіе обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ и дѣйствительные расходы по обыкновенному бюджету, за исключеніемъ доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ и оборотовъ по казенной продажѣ питей, за послѣднія 15 лѣтъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

ГОДЫ.	Доходовъ поступило.	Расходовъ произведено	Превышеніе доходовъ + расходовъ —
		Въ тысячахъ рублей	
1887	764,856	743,558	+ 21,298
1888	798,120	735,113	+ 63,007
1889	831,654	761,588	+ 70,066
1890	845,314	778,330	+ 66,984
1891	791,955	794,957	— 3,102
Въ средн.	**806,360**	**762,709**	+ **43,651**
1892	853,585	809,671	+ 43,914
1893	911,822	842,488	+ 69,334
1894	989,897	858,717	+131,180
1895	1.015,823	868,819	+147,003
1896	1.028,556	905,828	+122,728
Въ средн.	**959,938**	**857,105**	+**102,832**
1897	1.070,804	910,884	+159,920
1898	1.119,683	926,997	+192,686
1899	1.204,387	1.000,282	+204,105
1900	1.212,261	1.037,067	+175,194
1901	1.257,452	1.122,882	+134,570
Въ средн.	**1.172,917**	**999,622**	+**173,295**

[1]) За 1887—1900 г. данныя взяты изъ «Отчетовъ государственнаго контроля» за 1896, 1898 и 1900 г. а за 1901 г. цифра взята изъ данныхъ «Вѣстника Финансовъ» № 41, причемъ доходъ и расходъ желѣзныхъ дорогъ и казенной монополіи скинуты изъ общей суммы.

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ среднемъ, доходы пятилѣтія 1897—1901 г. превышали средніе доходы за первое пятилѣтіе на 366 милл. руб. въ годъ, или на 45% расходы же увеличились на 237 милл. рублей, или на 31%. Если мы сравнимъ цифры за 1887 и 1901 гг., то окажется, что въ послѣднемъ году, сравнительно съ первымъ, доходы возвысились на 493 милл. руб., или на 64 %, расходы же возрасли на 370 м. р., или на 51%. Изъ этого явствуетъ, что не расходы вызывали необходимость возвышенія налоговъ!

По пятилѣтіямъ доходы превышати расходы на 43, 7 милл. руб. въ годъ въ періодъ 1887—91 гг., на 102, 8 милл. руб. въ годъ 1892—96 гг. и на 173, 3 милл. руб. въ годъ въ 1897—1901 г.

Общее повышеніе обыкновенныхъ доходовъ составляло:

218,253 т. руб.	въ	1887—1891	гг.
514,159 » »	»	1892 - 1896	»
866,475 » »	»	1897—1901	»
Всего 1.598,887 т. руб.			

Эти громадныя суммы были истрачены на покупку золота для государственнаго банка, на чрезвычайные военные расходы и на постройку желѣзныхъ дорогъ.

Теперь, когда золотое обращеніе упрочено, когда Россія находится въ добрыхъ отношеніяхъ съ государствами всего міра, когда, наконецъ, Сибирская желѣзная дорога окончена, казалось бы, нѣтъ необходимости, чтобы впредь доходы по обыкновенному бюджету превышали расходы на 173 милл. руб. въ годъ, какъ это было въ среднемъ за послѣднее пятилѣтіе.

Деревня бѣднѣетъ подъ бременемъ налоговъ и намъ кажется необходимымъ немедленное же пониженіе акцизовъ, а наиболѣе обременительные изъ нихъ—на керосинъ и спички—слѣдовало бы совсѣмъ отмѣнить. Лучше временно прекратить постройку желѣзныхъ дорогъ или же производить ее на занятыя деньги, чѣмъ продолжать теперешнюю разорительную для населенія финансовую политику, при которой взыскиваются деньги не изъ доходовъ, а изъ имущества.

Въ 80-хъ годахъ обыкновенные доходы не превышали 7 руб., на душу теперь они приближаются къ 10 руб., не считая прибылей отъ винной монополіи, получаемыхъ лишь благодаря назначеннымъ непомѣрнымъ цѣнамъ на вино

Что налоги могутъ быть понижены, это лучше всего доказывается превышеніемъ доходовъ надъ расходами, но, кромѣ того,

необходимо ввести экономію въ расходованіи. Если взглянуть на приведенную выше таблицу, то бросается въ глаза, что тогда какъ доходы (не считая казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и винной монополіи) съ 1897 по 1901 г. повысились на 187 милл. руб., расходы за тѣ же года возрасли на 212 милл. руб. Это подтверждаетъ необходимость сокращенія расходовъ.

Затѣмъ, для облегченія бремени населенія слѣдовало бы сейчасъ же приступить къ пересмотру нашего таможеннаго тарифа, потому что теперешнія чрезмѣрныя пошлины не оправдываются ничѣмъ и въ годы хорошихъ урожаевъ даютъ лишь фабрикантамъ и заводчикамъ возможность выручать на огражденныхъ тарифомъ товарахъ лишнихъ 700—800 милл. руб. противъ нормальныхъ цѣнъ. Возвышеніе таможенныхъ пошлинъ въ 1891 и въ 1900 гг. не вызывалось необходимостью поднять доходы, потому что уже съ 1887 г. доходы, за исключеніемъ голоднаго 1891 г., правильно превышали расходы. Возвышеніе пошлины на хлопокъ до 4 р. 15 к. на пудъ не можетъ быть оправдано никакими соображеніями, потому что эта пошлина, увеличиваетъ стоимость хлопчатобумажныхъ тканей, потребляемыхъ бѣднѣйшимъ классомъ населенія. Эту пошлину, по нашему мнѣнію, сейчасъ же слѣдуетъ понизить или отмѣнить совсѣмъ.

Изъ всего вышесказаннаго можно видѣть, насколько высоки у насъ косвенные налоги. Таможенныя пошлины, напр. на душу возвысились съ 1 р. 10 к. въ 1886 г. на 1 р. 63 к. въ 1900 г., акцизы во многихъ случаяхъ удвоились.

Косвенные налоги (таможенныя пошлины и акцизы) и покровительственная политика удорожили жизнь въ Россіи въ такой степени, что пришлось повысить жалованье чиновникамъ во всѣхъ министерствахъ, такъ какъ при теперешней дороговизнѣ прежніе оклады оказались слишкомъ низкими. Но тогда какъ заработки чиновниковъ могли быть возвышены, люди, работающіе въ сельскохозяйственной промышленности, не получили компенсаціи: расходы ихъ увеличились, а доходы остались прежніе,—въ результатѣ произошло обѣднѣніе коренного населенія Россіи

Поднять благосостояніе населенія въ настоящее время возможно лишь путемъ пониженія непосильныхъ косвенныхъ налоговъ; въ томъ числѣ, конечно, и покровительственныхъ пошлинъ, что, какъ мы видимъ, вполнѣ возможно, такъ какъ нѣтъ необходимости, чтобы доходы превышали расходы въ той степени, какъ мы это видимъ сейчасъ. Въ тоже время необходимо обратить вниманіе на расходы, ихъ слѣдуетъ понизить, потому что нѣкоторые изъ нихъ, въ осо-

бенности связанные съ финансовымъ управленіемъ, растутъ въ большей степени, нежели это желательно.

За послѣднія 15 лѣтъ (1887—1901), какъ мы видимъ, около 1,600 милл. рублей были изъяты изъ обращенія въ видѣ излишковъ обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными расходами и если бы хотя одна треть этой громадной суммы была оставлена въ рукахъ плательщиковъ податей, то положеніе сельскихъ жителей сейчасъ было бы совсѣмъ иное.

Если бы косвенные налоги были понижены, то при дешевизнѣ сейчасъ искусственно удороженныхъ предметовъ, обложенныхъ пошлинами и акцизами, сельскимъ жителямъ не пришлось бы, какъ въ настоящее время продавать послѣдній хлѣбъ, скотъ и т. д. Крестьяне были бы сытѣе, и ихъ инвентарь могъ бы улучшиться, а съ тѣмъ вмѣстѣ возрасла бы и ихъ производительность, потому что лучшая обработка земель возможна лишь при лучшихъ орудіяхъ производства, притомъ тогда, когда и пахарь, и конь сыты.

Будемъ надѣяться, что на обременительность косвенныхъ налоговъ будетъ, наконецъ, обращено должное вниманіе.

III. О нашей государственной росписи на 1903 годъ [1].

По примѣру прошлыхъ лѣтъ, нашъ бюджетъ на 1903 г. вновь указываетъ на значительное возвышеніе, какъ доходовъ, такъ и расходовъ, такъ что со стороны можно подумать, что благосостояніе населенія Россіи, продолжаетъ расти. Но это кажущееся финансовое благополучіе, при ближайшемъ разсмотрѣніи экономическаго положенія сельскаго населенія Россіи, совершенно исчезаетъ.

И во времена крѣпостнаго права, помѣщики жили богато и весело, тогда какъ ихъ крестьяне часто недоѣдали. Но и 50 лѣтъ тому назадъ, были помѣщики, понимавшіе, что нельзя рѣзать курицу, несущую золотыя яйца; таковыхъ къ сожалѣнію было не много и деревня въ концѣ 40-хъ годовъ прошлаго столѣтія, представляла большой контрастъ, между сытостью жителей барскихъ усадьбъ и жалкимъ положеніемъ рядомъ жившихъ крестьянъ.

Тоже самое замѣчается и сейчасъ. Тогда какъ населеніе городовъ, болѣе или менѣе обезпечено или государственной службой, или же составленіемъ богатства за счетъ нищающаго деревенскаго населенія, послѣднее, подъ бременемъ непосильныхъ налоговъ, влачитъ жалкое существованіе, потому что «вмѣсто сѣтей крѣпостныхъ, люди придумали много иныхъ», въ видѣ высокихъ покровительственныхъ пошлинъ и акцизовъ, съ помощью которыхъ выбираются изъ деревни всѣ соки. Не видѣть обѣднѣнія деревни довольно странно, потому что газеты ежедневно о немъ напоминаютъ и статистики указываютъ на увеличеніе числа безлошадныхъ и безкоровныхъ хозяйствъ. Очевидно, что при этихъ условіяхъ, возвышеніе налоговъ, ради полученія средствъ, для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, всякому должно представляться явленіемъ не нормальнымъ и не желательнымъ.

Ростъ государственныхъ доходовъ, за послѣднія 15 лѣтъ, объяс-

---

[1]) См. нашу статью въ «Вѣстникѣ Знанія», за январь 1903 г.

няется, какъ мы говорили въ вышеприведенной статьѣ «о косвенныхъ налогахъ въ нашемъ бюджетѣ», страшнымъ возвышеніемъ съ 1887 г., всѣхъ акцизовъ, введеніемъ новыхъ налоговъ на керосинъ и спички, возвышеніемъ пошлинъ на хлопокъ, другіе сырые матеріалы и предметы потребленія, введеніемъ винной монополіи, промысловаго налога и т. д., и т. д.

Наши ежегодныя государственныя росписи, сводились съ большой осторожностью, почему дѣйствительное поступленіе обыкновенныхъ доходовъ, было всегда выше предположеній и излишки доходовъ, служили, не для пониженія обременительныхъ налоговъ, а для увеличенія свободной наличности государственнаго казначейства, изъ которой деньги потомъ расходовались на постройку желѣзныхъ дорогъ и т. д.

Предполагаемые обыкновенные доходы, и дѣйствительное ихъ поступленіе, за послѣднія 16 лѣтъ, будетъ видно изъ слѣдующей таблицы: [1])

Года.	Назначено къ поступленію по росписи.	Дѣйствительно поступило.	Противъ назначенія по росписи больше.
1893	961,2	1.045,7	84,5
1894	1.004,2	1.153,8	149,0
1895	1.142,9	1.255,8	112,9
1896	1.239,5	1.368,7	129,2
1897	1.322,2	1.459,0	136,8
1898	1.364,5	1.584,9	220,4
1899	1.469,1	1.673,3	204,2
1900	1.593,7	1.704,1	110,4
1901	1.730,1	1.799.5	69,4
1902	1.800,8	? за 11 мѣс	85,0
1903	1.897,0	—	—

Какъ видно изъ приведенной таблицы, обыкновенные доходы, правильно изъ года въ годъ увеличиваются, причемъ они постоянно превышаютъ смѣтныя назначенія на очень значительныя суммы. Всего за 10 лѣтъ, дѣйствительное поступленіе доходовъ, было выше смѣтныхъ предположеній на 1.300 милл. руб., въ которыхъ государство для покрытія обыкновенныхъ расходовъ не нуждалось и излишне противъ назначенія поступавшія деньги, тратились съ большой легкостью, на расходы по введенію винной монополіи, на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, на выдачу премій пароходнымъ обществамъ, на пріобрѣтеніе акцій машиностроительныхъ заводовъ и т. д.

---

[1]) См. Отчеты Государственнаго Контроля и Всеподданнѣйшій докладъ Министра Финансовъ.

Увеличеніе доходовъ съ 1893 по 1903 г. объясняется въ значительной степени возрастаніемъ валовыхъ доходовъ отъ желѣзныхъ дорогъ и отъ введенія винной монополіи. Казенная продажа питей, сопровождалась какъ общеизвѣстно, страшнымъ возвышеніемъ цѣнъ спиртныхъ напитковъ. Дѣйствительно, по росписи 1893 г. доходы желѣзныхъ дорогъ, были исчислены въ 81 милл. рубл., по росписи 1903 г. въ 413 милл. рубл. Питейный доходъ по росписи 1893 г. долженъ былъ дать 257 милл. рубл., въ 1903 г., 29,5 милл. рубл. + 499.8 милл. рубл. отъ казенной продажи питей, а всего 529 милл. рубл. Увеличеніе доходовъ, лишь по двумъ приведеннымъ статьямъ съ 1893 по 1903 г. составляло 604 милл. рублей. Возрастаніе всѣхъ остальныхъ доходовъ, доходило до 332 милл. рубл.

Чѣмъ объясняется, такой громадной ростъ нашихъ обыкновенныхъ доходовъ?

Увеличеніе доходовъ отъ желѣзныхъ дорогъ, есть послѣдствіе выкупа многихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну и постройки многихъ линій средствами казны; увеличеніе питейнаго дохода всецѣло зависило не отъ увеличенія потребленія водки, а благодаря лишь страшному возвышенію цѣны водки. Возрастаніе остальныхъ доходовъ объясняется введеніемъ промысловаго налога, возвышеніемъ акциза на табакъ и (въ 1900) многихъ покровительственныхъ и фискальныхъ пошлинъ.

Соотвѣтственно возвышенію обыкновенныхъ доходовъ, растутъ конечно, какъ мы сейчасъ увидимъ и расходы. А именно, въ 1893 и 1903 годъ по росписямъ предполагалось израсходовать:

	1893 Милл.	1903 Рублей.	Увеличеніе въ процент.
Всего обыкновенныхъ расходовъ	948	1880	98%
Въ томъ числѣ			
По Министерству Путей Сообщенія	71	458	545%
» » Финансовъ	122	369	203
» » Морскому	50	116	132
» » Юстиціи	25	49	92
» » Земледѣлія и Госуд. Им.	26	49	92
» » Народнаго Просвѣщенія.	22	39	75
» » Военному	233	330	41
» » Внутр. Дѣлъ	82	100	21

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что наиболѣе увеличились расходы по Министерству Путей Сообщенія, главнымъ образомъ вслѣдствіе перехода въ казенную эксплоатацію, громадной сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ и открытія движенія по новымъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Точно также въ очень сильной степени, а именно въ 3 раза увеличились расходы Министерства Финан-

совъ, что конечно, въ значительной степени зависило отъ новыхъ расходовъ по казенной продажѣ питей, достигшихъ по росписи 1903 г.: 167,5 милл. рубл.; но если изъ общихъ расходовъ Министерства Финансовъ скинуть расходы по продажѣ питей, то и тогда возвышеніе расходовъ по этому вѣдомству, составитъ 66%, что нельзя не признать чрезвычайнымъ.

По Военному Министерству расходы увеличились съ 233 на 330 милл. рубл. или на 41% и это увеличеніе слѣдуетъ признать умѣреннымъ, въ виду того, что границы русскаго государства все увеличиваются. Въ болѣе значительной степени увеличились расходы по Морскому Министерству, а именно съ 50 на 116 милл. рубл. или около 132%, но беря въ соображеніе, что Россіи приходится имѣть большой флотъ на Дальнемъ Востокѣ, такое увеличеніе нельзя признать чрезмѣрнымъ, тѣмъ болѣе, что расходы Морского Министерства, раньше были много ниже расходовъ по этой статьѣ другихъ великихъ державъ.

Чрезвычайно незначительно было увеличеніе расходовъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, а именно съ 22 на 39 милл. рубл. или на 75%. Если принять въ соображеніе, что расходы на душу въ 1903 г. не превышали 28 коп., то нельзя не пожалѣть о томъ, что такъ мало тратится на народное образованіе. Россія, изъ Европейскихъ государствъ по расходамъ на народное образованіе, занимаетъ чуть-ли не послѣднее мѣсто.

Увеличеніе расходовъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ составляетъ всего 23 милл. рубл. (По Министерству Финансовъ, за то же время, за исключеніемъ винной монополіи, расходы увеличились на 80 милл. рубл.). Для земледѣльческаго государства, каковымъ и до сихъ поръ остается Россія, расходы Министерства Земледѣлія слѣдуетъ признать очень низкими, тѣмъ болѣе, что въ числѣ расходовъ значатся и таковые на эксплоатацію лѣсовъ. Веденіе правильнаго лѣснаго хозяйства, тормазится именно тѣмъ, что на эксплоатацію лѣсовъ, отпускаются слишкомъ мизерныя суммы. Общіе расходы Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ разсчитаны на 1903 г. въ 49 милл. руб. (въ томъ числѣ и на Лѣсной Департаментъ), а одно увеличеніе расходовъ Министерства Финансовъ, за 10 лѣтъ составило 80 милл. рубл. Это явленіе слѣдуетъ признать совершенно ненормальнымъ, такъ какъ лишь незначительную часть расходовъ Министерства Финансовъ, можно признать производительными.

Значительное увеличеніе расходовъ по Министерству Юстиціи, объясняется тѣмъ, что расходы по Тюремному Вѣдомству, раньше

значившіеся по смѣтѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, въ 1903 г. отнесены на смѣту Министерства Юстиціи и если скинуть расходы по тюремной и арестантской частямъ, въ суммѣ 15,8 милл. рубл., то увеличеніе расходовъ Министерства Юстиціи составляло-бы лишь 8 милл. рубл. (съ 25 на 33 милл. рубл. или 32%).

Въ расходахъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ за 1893 г. значатся расходы по Тюремному Вѣдомству въ суммѣ 14,8 милл. рубл., а безъ этой цифры 67 милл. руб., такъ что увеличеніе расходовъ въ 1903 г. составляло около 33 милл. рублей или 50%.

Если исключить изъ общихъ обыкновенныхъ расходовъ расходы Министерства Путей Сообщенія и Министерства Финансовъ, то получится такая картина. Расходы двухъ вѣдомствъ и всѣхъ остальныхъ.

	1893	1903
	Милл. рублей.	
Расходы 2-хъ вѣдомствъ . . .	193	827
» остальныхъ »	755	1053

Тогда какъ расходы Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ увеличились на 328%, расходы всѣхъ остальныхъ вѣдомствъ возросли лишь на 40% и если слѣдуетъ говорить о необходимости сокращенія расходовъ, то именно по двумъ первымъ вѣдомствамъ.

Величина расходовъ Министерства Путей Сообщенія зависитъ отъ финансовой политики послѣднихъ 16 лѣтъ, и вызвана требованіемъ Министерства Финансовъ, чтобы казенныя желѣзныя дороги потребляли исключительно русскіе матеріалы; требованіе это влечетъ за собой неисчислимыя переплаты, притомъ за матеріалы худшаго качества.

Расходы самаго Министерства Путей Сообщенія незначительны, сравнительно съ переплатами за всѣ пріобрѣтаемые для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, желѣзно-дорожныя принадлежности.

По росписи на 1903 г., расходы по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ исчислены въ 319 милл. рубл., на усиленіе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ и на пріобрѣтеніе подвижнаго состава и желѣзнодорожныхъ принадлежностей, предполагалось истратить 100 милл. рубл. и вотъ въ этой-то послѣдней суммѣ включена и громадная переплата на рельсахъ, скрѣпленіяхъ, подвижномъ составѣ (вагоны, паровозы и т. д. и т. д.). Не имѣя подробностей смѣты, трудно подсчитать точную цифру переплатъ, но онѣ очень значительны, а къ этому еще надо добавить, что и въ суммѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ

также уже включены переплаты на каменномъ углѣ, желѣзѣ для ремонта, рельсахъ и запасныхъ частяхъ для подвижнаго состава (оси, бандажи, рессоры и т. д. и т. д.).

Переплаты Министерства Путей Сообщенія по эксплоатаціи и усиленію старыхъ дорогъ составляютъ десятки милліоновъ рублей, а къ этому надо добавить переплаты на всѣхъ матеріалахъ, для строющихся новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Всѣ эти переплаты такъ значительны, что вызываютъ необходимость увеличенія налоговъ и сейчасъ непосильныхъ населенію.

Увеличеніе расходовъ самаго Министерства Финансовъ (80 мил. рублей за 10 лѣтъ) представляется прямо невѣроятнымъ и необъяснимымъ. Расходы по винной монополіи чрезвычайно высоки и, навѣрное, вдвое больше расходовъ по продажѣ водки, прежнихъ кабатчиковъ.

Въ виду сказаннаго, въ интересахъ всего населенія Россіи, мы считаемъ необходимымъ, чтобы впредь, въ расходахъ была введена экономія, безъ которой, налоговое бремя населенія будетъ увеличиваться.

Кромѣ обыкновенныхъ доходовъ и расходовъ, въ нашемъ бюджетѣ имѣются чрезвычайные доходы и расходы. Чрезвычайные доходы, отчасти происходятъ отъ займовъ, а отчасти отъ бюджетныхъ остатковъ, которые будучи внесены въ государственное казначейство, составляютъ какъ бы свободную наличность. Эта-то свободная наличность, происходящая отъ слишкомъ высокихъ—непосильныхъ налоговъ, и служитъ источникомъ для покрытія чрезвычайныхъ расходовъ.

На 1903 годъ, чрезвычайные расходы были исчислены въ слѣдующихъ суммахъ:

	Тысячи рублей.
На выкупъ 4½% облигацій Моск.-Яросл. ж. д.	2.458
» сооруженіе Сибирской ж. д	20 921
» вспомогательныя предпріятія, связанныя съ постройкой сибирской желѣзной дороги	3.418
» сооруженіе другихъ желѣзныхъ дорогъ	145.195
» выдачу частнымъ обществамъ ссудъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ	9.270
» вознагражденіе частныхъ лицъ и учрежденій за отмѣну принадлежавшаго имъ права пропинаціи . .	10.000
Итого чрезвычайныхъ расходовъ	191.262

Чрезвычайные расходы, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, составляютъ 191 милл. рубл. или по 1 р. 47 коп. на душу населенія, а расходы на народное образованіе не превышаютъ 28 к.

на душу, что въ высшей степени характерно. Государство, большинство населенія котораго, малограмотно и крайне невѣжественно, почему и производительность его крайне низка, не можетъ тратить на постройку желѣзныхъ дорогъ тѣ громадныя суммы, которыя Министерствомъ Финансовъ ежегодно ассигнуются изъ свободнаго остатка государственнаго казначейства, въ особенности, имѣя въ виду, что эти свободные остатки получены не изъ доходовъ, а изъ имущества сельскаго населенія (потеря скота).

Вопросъ о томъ, изъ какихъ источниковъ оплачиваетъ населеніе налоги, повидимому, безпокоитъ также и г. Министра Финансовъ, по крайней мѣрѣ во Всеподданнѣйшемъ докладѣ, онъ приводитъ данныя о валовыхъ сборахъ хлѣбовъ въ 64 г. Европ. Россіи за 1892—1902 гг. Но изъ таблицы урожаевъ видно, что средніе сборы за 1892—1896 г. не превышали 29,8 пуд., за 1897—1901—27,5 пудъ, а за 1898—1902 г.: 29,6 пуд. на душу, такъ что въ послѣднее пятилѣтіе сборы хлѣбовъ были даже меньше, чѣмъ въ первомъ изъ приведенныхъ пятилѣтій. Правда, урожай 1902 г. былъ особенно хорошъ и далъ по 33,9 пуд. на душу, но что значитъ эта цифра, сравнительно со среднимъ сборомъ хлѣбовъ въ Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ, доходящимъ до 70 пудовъ на душу?!

Если изъ 30 пуд. вычесть четвертую часть (предполагая урожаи въ самъ 4), то на продажу и на вывозъ оставалось бы всего по 22,5 пуда на душу, тогда какъ потребленіе одного продовольственнаго хлѣба (пшеницы и ржи) въ нѣкоторыхъ западно-европейскихъ государствахъ доходитъ до 17 пуд. на душу (Бельгія и Данія).

О падающемъ скотоводствѣ, г. Министръ Финансовъ, въ своемъ докладѣ не упоминаетъ, да и къ чему, разъ численность скота на душу сокращается. Точно также нѣтъ и указаній, на возрастаніе недоимокъ, а это вопросъ также не лишенный интереса.

Лучшимъ показателемъ того, что благосостояніе кореннаго населенія Россіи падаетъ, можетъ служить, чрезвычайно низкая покупательная способность населенія. Это обстоятельство вполнѣ правильно подмѣчено нашими фабрикантами и заводчиками. Такъ, въ своемъ ходатайствѣ на имя г. Министра Финансовъ [1]), о пониженіи пошлины на хлопокъ, петербургскіе фабриканты высказываютъ слѣдующія соображенія: «хлопчатобумажная промышленность испытываетъ большія затрудненія, вслѣдствіе низкаго спроса, зависящаго *отъ упадка покупной способности населенія*».

[1]) Изъ докладной записки петербургскихъ фабрикантовъ, о необходимости пониженія пошлины на хлопокъ, отъ 18 янв. 1902 г.

Еще рѣзче въ этомъ отношеніи мнѣніе лидера углепромышленниковъ г. Авдакова, который на съѣздѣ горнозаводчиковъ 1901 г. на предложеніе г. Вольскаго заняться культивированіемъ рынковъ (по сбыту желѣза), отвѣтилъ: «было бы кого культивировать, а русскаго мужика и рублевымъ желѣзомъ не накультивируешь, такъ какъ у него, кромѣ недоимокъ, ничего нѣтъ».

Совершенно правы петербургскіе фабриканты, совершенно правъ и г. Авдаковъ, дѣйствительно, усиленное покровительство всѣмъ отраслямъ промышленности и чрезвычайно высокіе акцизы и фискальныя пошлины, за послѣднія 16 лѣтъ страшно понизили покупательную способность населенія, что, между прочимъ, и сказалось въ ухудшеніи крестьянскаго инвентаря, какъ живого, такъ и мертваго и даже въ сокращеніи живого инвентаря (лошадей и вообще скота всякаго). Не только сократилась численность скота, но и качество его ухудшилось (скотъ измелчалъ).

Кризисъ въ желѣзодѣлательной промышленности, именно и объясняется тѣмъ, что мужика, по мѣткому выраженію г. Авдакова, и рублевымъ желѣзомъ не накультивируешь, не накультивируешь его именно потому, что раньше съ него было взято слишкомъ много, благодаря чему, у него кромѣ недоимокъ и не осталось ничего.

Введенныя въ 80-хъ годахъ высокія пошлины, еще возвышенныя въ 1891 г., вызвали къ жизни цѣлый рядъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, сбытъ издѣлій которыхъ, *по высокимъ цѣнамъ*, не былъ обезпеченъ. Явилась конкурренція между заводами, благодаря чему цѣны на чугунъ понизились, точно также какъ и на нѣкоторые сорта желѣза и стали, но при существованіи теперешнихъ пошлинъ, можно сказать навѣрно, что цѣны вновь очень быстро возвысятся, причемъ и сейчасъ казенныя желѣзныя дороги платятъ очень высокія цѣны за всѣ желѣзнодорожныя принадлежности. Но если казна платитъ очень высокія цѣны за желѣзо, то это еще не значитъ, чтобы казна имѣла деньги, она ихъ и не имѣетъ, а беретъ ихъ съ населенія и покровительствуя одной отрасли промышленности, естественно должна обременять новыми налогами, другія отрасли промышленности и между прочимъ и того мужика, котораго и рублевымъ желѣзомъ не накультивируешь и который, кромѣ недоимокъ, ничего не имѣетъ. Косвенными налогами у насъ наиболѣе обременено крестьянское населеніе, которое подъ бременемъ этихъ налоговъ и бѣднѣетъ.

Г. Министръ Финансовъ полагаетъ, что: «въ общемъ результатѣ страна выйдетъ изъ настоящихъ временныхъ затрудненій съ твердопоставленной отечественной металлургической промышленностью,

обезпечивающей *по недорогимъ цѣнамъ* спросъ населенія на желѣзо—этотъ основной матеріалъ и для обиходнаго потребленія, и для выдѣлки орудій сельскаго хозяйства и обрабатывающей промышленности».

Съ этимъ мнѣніемъ, никакъ нельзя согласиться, по слѣдующимъ соображеніямъ. При существованіи теперешнихъ пошлинъ, цѣны на желѣзо, подъ вліяніемъ конкурренціи могутъ временно понизиться, но не надолго и при малѣйшемъ возвышеніи доходовъ сельскихъ хозяевъ, т. е. при временномъ поднятіи ихъ покупательной способности, благодаря хорошему урожаю, требованіе на желѣзо должно вновь возвыситься, что и повлечетъ за собой повышеніе цѣнъ. Если г. Министръ Финансовъ серьезно вѣритъ въ высказанную имъ мысль, что *населеніе будетъ обезпечено желѣзомъ по недорогимъ цѣнамъ*, то мы не видимъ необходимости къ удержанію, теперешнихъ чрезвычайно высокихъ пошлинъ.

Съ мнѣніемъ, высказаннымъ г. Министромъ Финансовъ, по поводу нашей внѣшней торговли, мы также не можемъ согласиться. Излишки вывозовъ надъ привозами не служатъ признакомъ увеличенія благосостоянія населенія, а наоборотъ. Къ сожалѣнію, Россія, какъ задолженная страна, должна вывозить больше чѣмъ привозитъ и если въ 1899 г. излишки вывозовъ надъ привозами были малы, то это происходило благодаря тому, что въ этомъ году въ Россію перекочевало много иностранныхъ капиталовъ. Это явленіе произошло именно, вслѣдствіе слишкомъ высокихъ барышей, какіе выплачивались раньше устроенными въ Россіи заводами. Впредь, за эти привлеченные въ Россію, высокими пошлинами, капиталы, мы будемъ расплачиваться очень дорого, какъ это дѣлаетъ сейчасъ Америка, имѣющая громадные излишки вывозовъ надъ привозами.

При страшно низкой производительности нашего населенія, теперешніе налоги ему непосильны, почему по нашему глубокому убѣжденію и нельзя строить желѣзныя дороги изъ бюджетныхъ средствъ или изъ свободной наличности казначейства, которая пополняется изъ тѣхъ же превышеній обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами.

Удлиненіе нашей желѣзно-дорожной сѣти желательно, но, чтобы строить дороги нужны средства, которыхъ у населенія нѣтъ. Строющіяся желѣзныя дороги, коммерческаго значенія не имѣютъ и, вѣроятно, еще въ теченіи многихъ лѣтъ, будутъ понижать доходность старыхъ линій.

Великая Государыня Екатерина II, въ Манифестѣ объ учрежденіи Государственнаго заемнаго банка, высказала пожеланіе,

чтобы государственные доходы взимались бы изъ всеобщаго изобилія.

У насъ, къ сожалѣнію, въ послѣднее время, на эту сторону дѣла, не было обращено вниманія и налоги, не смотря на явные признаки обѣднѣнія сельскаго населенія, продолжали расти.

Надо пожить въ деревнѣ, надо видѣть ея вопіющую бѣдность, чтобы понять, что такъ жить нельзя и что налоги взимаются не изъ изобилія, а напротивъ изъ имущества, отчужденіе же скота вліяетъ на дальнѣйшее обѣднѣніе населенія. Задолженность крупнаго землевладѣнія возрастаетъ, увеличиваются и недоимки за крестьянами, число же скота идетъ на убыль, а потому является страннымъ думать, о возможности удержанія теперешнихъ непосильныхъ налоговъ.

Обыкновенный бюджетъ на 1903 г. сводится съ излишкомъ доходовъ надъ расходами въ 16,6 милл. руб., но эта сумма должна значительно возрасти, потому что дѣйствительное поступленіе доходовъ и въ 1903 г., по примѣру прежнихъ лѣтъ, будетъ выше принятой цифры и вотъ желательно прекратить строительство желѣзныхъ дорогъ изъ излишковъ доходовъ надъ расходами, понизивъ налоги на 100 или больше милліоновъ рублей, что вполнѣ возможно, такъ какъ за послѣднія 5 лѣтъ, обыкновенные доходы превышали расходы, въ среднемъ по 173 милл. руб. въ годъ (см. нашу статью о косвенныхъ налогахъ).

Финансовое благополучіе, основанное на обѣднѣніи большинства населенія, не прочно, а теперешнее положеніе деревни не обѣщаетъ ничего хорошаго и въ будущемъ.

IV. Къ вопросу объ угольномъ кризисѣ [1]).

Истекшій годъ прошелъ для каменноугольной промышленности чрезвычайно благопріятно, въ томъ смыслѣ, что спросъ все время превышалъ предложеніе не только у насъ, но и въ западно-европейскихъ государствахъ и въ Сѣверо-Американскихъ Соедин. Штатахъ. Для потребителей угля, наоборотъ, пережитый годъ былъ очень тяжелымъ, такъ какъ за уголь приходилось платить высокія цѣны; въ особенности же каменный уголь былъ дорогъ у насъ, на югѣ.

Цѣны каменнаго угля поднялись повсемѣстно въ очень сильной степени, что, конечно, вызвало усиленіе добычи. Но несмотря даже на увеличившуюся добычу угля на всемъ свѣтѣ и на высокія цѣны, охотно платимыя покупателями, угля во многихъ случаяхъ просто не хватало, вслѣдствіе чего иногда приходилось останавливать фабрики и заводы. Случаи остановки фабрикъ и заводовъ, вслѣдствіе недостатка угля, имѣли мѣсто въ Бельгіи, во Франціи и въ Германіи. Англичане, вывозящіе большія количества угля, менѣе другихъ ощущали въ немъ нужду.

Вздорожаніе угля въ Англіи началось съ 1898 г. и вызвало со стороны рабочихъ на угольныхъ копяхъ Уэльса, требованіе возвышенія заработной платы и сокращенія продолжительности рабочаго дня. Забастовки въ Англіи были и въ другихъ раіонахъ, и это временное прекращеніе работы на шахтахъ повліяло на размѣры добычи угля въ Соединенномъ Королевствѣ въ 1898 г. и, конечно, отозвалось и на цѣнахъ. Уголь продолжалъ дорожать, требованіе же на него все усиливалось, и это усиленіе требованія можетъ быть объяснено лишь чрезвычайнымъ оживленіемъ промышленности на западѣ Европы и въ Соединенныхъ Штатахъ. У насъ, въ Россіи, за послѣдніе года также въ значительной мѣрѣ увели-

[1]) Народное Хозяйство. № 1 за 1900 г.

чилось число фабрикъ и заводовъ, и вопросъ о топливѣ самъ собой выдвинулся на первый планъ.

Усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ въ послѣднее время на всемъ свѣтѣ, чрезвычайная дѣятельность кораблестроительныхъ верфей Англіи, Германіи и Соединенныхъ Штатовъ, какъ по постройкѣ военныхъ, такъ и купеческихъ судовъ, наконецъ, война англичанъ съ Трансваалемъ, вызвавшая необходимость новаго вооруженія англійской арміи, все вмѣстѣ взятое вызвало громадное, дотолѣ небывалое требованіе на желѣзо, а съ тѣмъ вмѣстѣ и на каменный уголь.

Недостатокъ угля на всемъ свѣтѣ нельзя объяснить его малой добычей, потому что таковая растетъ въ большей степени, нежели населеніе, но спросъ на уголь въ послѣднее время увеличивался быстрѣе роста добычи. Что добыча угля возрастаетъ въ очень сильной степени, видно изъ слѣдующей таблицы, въ которой приводятся данныя о выработкѣ каменнаго угля въ 1890, 1897 и 1898 годахъ.

Міровая добыча каменнаго угля въ милліоннахъ пудовъ.

	1890 г.	1897 г.[1])	1898 г.[2])	Увеличеніе добычи въ 1898 г. сравнительно съ 1890 г. въ процентахъ.
	милліоны пудовъ.			
Соединенное Королевство	11,260	12,532	12,527	11,3
Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	8,735	11,084	12,177	39,4
Германія	5,447	7,355	7,812	43,4
Австро-Венгрія	1,678	2,194	2,194	30,8
Франція	1,591	1,880	1,980	24,4
Бельгія	1,242	1,312	1,348	8,5
Россія	367	684	739	101,4
Всѣ остальныя государства	854	1,300	1,300	52,2
	31.174	38,341	40,077 [3])	29,0

Съ 1890 по 1898 г. добыча угля на всемъ свѣтѣ возрасла съ 31 на 40 милліардовъ пудовъ или на 29%; въ 1899 г. сравнительно съ 1898 г. должно послѣдовать дальнѣйшее возрастаніе добычи угля, вѣроятно, до 43 милліардовъ пудовъ, что составитъ увеличеніе общей добычи въ 6% въ одинъ годъ, и тѣмъ не менѣе сейчасъ жалуются на недостатокъ угля какъ въ западно-европейскихъ государствахъ, такъ и у насъ.

Въ процентномъ отношеніи болѣе всего увеличилась наша добыча, а именно съ 1890 по 1898 г. это увеличеніе составляло

---

[1]) См. Стат. Ежегод. отдѣльныхъ государствъ.
[2]) Для Австро-Венгріи цифра предварительная.
[3]) Данныя о добычѣ угля за послѣднее время приводятся въ заключеніи въ концѣ книги.

101%, но въ абсолютныхъ цифрахъ увеличеніе добычи у насъ очень незначительно.

Добыча съ 1890 по 1898 увеличилась.

въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ	на	3,442	милл.	пудовъ.
» Германіи	»	2,365	»	»
» Соед. Королевствѣ	»	1,267	»	»
» Австро-Венгріи	»	516	»	»
во Франціи	»	389	»	»
въ Россіи	»	372	»	»
» Бельгіи	»	106	»	»

Эти цифры заставляютъ насъ задумываться надъ нашей угольной промышленностью, и мы никакъ не можемъ себѣ объяснить, почему, при сильной нуждѣ въ каменномъ углѣ на югѣ, углепромышленники не увеличиваютъ своей добычи въ бо́льшей степени, чѣмъ они это дѣлаютъ сейчасъ. Вѣдь наша выработка угля страшно мала, и не можетъ удовлетворить все возрастающему спросу на уголь со стороны желѣзныхъ дорогъ, желѣзодѣлательныхъ заводовъ, частныхъ потребителей и т. д.

У насъ, до послѣдняго времени, добыча каменнаго угля на жителя составляла по 6 пуд., тогда какъ въ Англіи она доходитъ до 300 пуд. въ годъ, въ Бельгіи — до 200 пуд., въ Америкѣ — до 160 пуд., въ Германіи — до 150 пуд., въ Австро-Венгріи и Франціи — до 50 пуд., такъ что намъ предстоитъ поработать еще очень много, чтобы въ отношеніи размѣровъ добычи угля догнать западно-европейскія государства и Америку.

Англія, добывающая громадныя количества угля (31% міровой добычи), въ 1898 г. не могла увеличить свою выработку вслѣдствіе стачекъ рабочихъ, но уже въ 1899 г. ея добыча должна превысить 13 милліардовъ пудовъ, точно такъ же, какъ добыча Соединенныхъ Штатовъ. Англичане добываютъ уголь не только для собственнаго потребленія, но также для вывоза и для снабженія своего купеческаго флота. Насколько увеличились вывозы англичанъ и требованія коммерческихъ пароходовъ, видно будетъ изъ слѣдующихъ цифръ.

	1890 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г. [1])
Вывозы милл. пудовъ	1869	2300	2266	2675
Доставка на пароходы милл. пуд. . .	502	648	698	758
Всего . . .	2371	2948	2964	3433

За 10 лѣтъ вывозы и доставки угля на коммерческіе пароходы увеличились на одинъ милліардъ пудовъ или на 44%, тогда

[1]) См. Ежемѣсячные отчеты о торговлѣ Соединеннаго Королевства за декабрь 1899 г.

какъ наша общая добыча каменнаго угля въ 1899 г. не достигнетъ и милліарда пудовъ.

О цѣнахъ угля въ Англіи мы будемъ говорить ниже, здѣсь же считаемъ небезъинтереснымъ упомянуть, что хотя стачки рабочихъ въ Англіи и понизили временно добычу угля, онѣ имѣли и свою хорошую сторону, потому что недостатокъ рабочихъ на копяхъ заставилъ англійскихъ углепромышленниковъ замѣнить во многихъ случаяхъ ручной трудъ механическимъ. Мало того, въ шахтахъ введены новыя машины для вырѣзыванія изъ угольныхъ пластовъ большихъ кусковъ угля, благодаря чему увеличилась добыча крупнаго, болѣе цѣннаго угля.

Увеличеніе добычи угля въ 1899 г. имѣло мѣсто также и въ Германіи. Къ сожалѣнію, за послѣдніе 6 мѣсяцевъ замѣчается громадный недостатокъ въ подвижномъ составѣ для перевозки все возрастающихъ отправокъ угля съ шахтъ по даннымъ англійскаго «Экономиста» (отъ 30 декабря), за недѣлю съ 20 по 27 декабря нѣмецкія желѣзныя дороги должны были отказаться отъ пріема 17.000 вагоновъ. Задержки въ доставкѣ угля и кокса мѣшаютъ правильной работѣ доменныхъ печей, и вслѣдствіе недостатка въ топливѣ ноябрьская выработка чугуна была меньше предполагавшейся.

То же самое замѣчается и въ Бельгіи. И тамъ ощущается громадный недостатокъ въ каменномъ углѣ и коксѣ. Топливо бельгійцамъ нужно, главнымъ образомъ, для увеличенія производства желѣза.

Во Франціи, вслѣдствіе стачки рабочихъ въ каменноугольныхъ шахтахъ въ St Etienne, ліонскія фабрики остались безъ угля, и многія фабрики принуждены были или сократить работу, или совсѣмъ прекратить производство. На полученіе англійскаго угля въ настоящее время разсчитывать нельзя, такъ какъ уголь запроданъ впередъ постояннымъ покупателямъ.

Въ Америкѣ спросъ на уголь и, главнымъ образомъ, на коксъ былъ такъ значителенъ, что, напр., по послѣднимъ извѣстіямъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, все производство кокса (для желѣзодѣлательныхъ заводовъ) было уже запродано въ ноябрѣ на весь 1900 годъ [1]).

Меньшее требованіе на уголь замѣчается въ Австро-Венгріи. Это государство вывозитъ лишь небольшія количества желѣза, собственное же требованіе осталось безъ измѣненія и вотъ почему спросъ на уголь также не увеличился: наоборотъ, Австро-Венгрія даже усилила свои вывозы угля въ Германію.

---

[1]) The Cincinnati Price Current. November 1899.

Увеличеніе требованія угля объясняется, главнымъ образомъ, оживленіемъ промышленности въ западно-европейскихъ государствахъ и у насъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ увеличеніемъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ 1899 г. производство желѣза на всемъ свѣтѣ увеличится, судя по имѣющимся сейчасъ даннымъ, на 250 милл. пуд. въ одинъ годъ. Выплавка такого количества чугуна потребуетъ уже лишнихъ 500 милл. пуд. угля, а дальнѣйшая переработка чугуна въ желѣзо и сталь и издѣлія изъ этихъ металловъ увеличитъ требованіе на уголь еще на 500 милл. пуд. Передвиженіе увеличивающихся количествъ желѣзной руды и угля по желѣзнымъ дорогамъ вызываетъ дальнѣйшій спросъ на уголь со стороны желѣзныхъ дорогъ. Съ другой стороны, паровой флотъ странъ всего свѣта ежегодно растетъ, предъявляя новыя требованія на топливо.

У насъ добыча каменаго угля стала возрастать, главнымъ образомъ, въ послѣднее время, отчасти вслѣдствіе перехода желѣзныхъ дорогъ на угольное отопленіе, отчасти благодаря усиленному требованію угля для желѣзодѣлательной промышленности на югѣ. Кромѣ того, фабрики и заводы, а также частныя лица замѣняютъ дрова углемъ, что, при возвышеніи цѣнъ на дрова, очень естественно. Наше общее потребленіе угля до сихъ поръ такъ ничтожно, что требованія на него обязательно должны расти въ очень сильной степени, и мы положительно удивляемся тому, какъ мало озабочены наши углепромышленники усиленіемъ выработки. Мы убѣждены въ томъ, что если бы не было задержки въ снабженіи частныхъ лицъ углемъ, то добыча его давно бы уже превзошла милліардъ пудовъ на одномъ югѣ. Наша добыча въ 1898 г., какъ мы видѣли, доходила до 739 милл. пуд., изъ нихъ 462 милл. пуд. было добыто въ Донецкомъ бассейнѣ, 230 мил.—въ Царствѣ Польскомъ и 47 милл.—въ Замосковномъ раіонѣ, на Уралѣ и т. д. Въ 1899 г. въ Донецкомъ бассейнѣ ожидается добыча въ 550 милл. пуд., въ Царствѣ Польскомъ—250 милл. пуд., такъ что общая добыча 1899 г. у насъ, вѣроятно, превыситъ 850 милл. пуд. На 1900 г. добыча Донецкаго байссейна включая добычу антрацита, уже разсчитана въ 670 мил. пуд. [1]), но насколько оправдаются предположенія горнозаводчиковъ, предвидѣть впередъ трудно.

Въ отношеніи Донецкой каменноугольной промышленности мы можемъ отмѣтить громадный ростъ, но мы убѣждены въ томъ, что черезъ 10 лѣтъ добыча на югѣ легко можетъ дойти до 1.500 милл.

---

[1]) Торгово-Промышленная газета № 248 отъ 12 ноября 1899 г.

пуд.; не надо забывать, что все усиливающееся движеніе по желѣзнымъ дорогамъ и увеличивающееся производство желѣза требуютъ все большихъ количествъ угля. Такъ, напр., при производствѣ 50 милл. пуд. чугуна заводы нуждались въ 100 милл. пуд. угля, при производствѣ 77 милл. пуд. (выработка 1899 года)—имъ уже нужно 154 милл. пуд. угля. Желѣзныя дороги возвысили свои требованія на уголь съ 36,5 милл. пуд. въ 1890 г. до 78 милл. пуд. въ 1898 г., а въ 1900 г. требованія южныхъ дорогъ превысятъ 100 милл. пуд. Съ другой стороны, требованіе населенія должно будетъ возрастать, потому что пространства лѣсовъ на югѣ не увеличиваются, вслѣдствіе чего частнымъ потребителямъ поневолѣ придется бросить дрова и перейти къ каменноугольному отопленію. Многіе города уже давно бы перешли на каменноугольное отопленіе, если бы могли всегда разсчитывать на своевременное полученіе угля. Но къ этому вопросу мы еще вернемся, здѣсь же скажемъ нѣсколько словъ о добычѣ каменнаго угля въ Привислянскихъ губерніяхъ.

Въ Царствѣ Польскомъ увеличеніе добычи каменнаго угля менѣе значительно, чѣмъ на югѣ, потому что тамъ и лѣсовъ имѣется больше, да и желѣзодѣлательная промышленность развивается медленнѣе. Но все-таки добыча угля въ Привислянскихъ губерніяхъ растетъ, возвысившись съ 151 милл. пуд. въ 1890г. до 250 милл. пуд. въ 1899 г.

Пошлина на уголь, привозимый черезъ западно-сухопутную границу, составляетъ $1^1/_2$ коп. съ пуда, тогда какъ на каменный уголь и коксъ, привозимые въ черноморскіе и азовскіе порты, установлена пошлина въ 6 коп. на уголь и въ 9 коп. на пудъ кокса.

Большее возрастаніе добычи угля на югѣ очень понятно, и происходитъ совсѣмъ не отъ того, что пошлина по черноморско-азовской границѣ выше, а единственно благодаря природнымъ богатствамъ юга. И земля на югѣ лучше, чѣмъ въ Привислянскихъ губерніяхъ, а стало-быть, и движеніе по желѣзнымъ дорогамъ большее, да и рудныя богатства юга значительнѣе.

Обложеніе угля чрезвычайно высокой пошлиной по черноморско-азовской границѣ въ сильной степени затрудняетъ его привозъ. Желѣзнымъ дорогамъ, правда, разрѣшено получать каменный уголь безъ пошлины, но частные потребители, которые въ портахъ въ особенности нуждаются въ привозномъ углѣ, принуждены, за недостаткомъ своего, платить не только дорогую цѣну, но и пошлину, что для нихъ въ настоящее время въ особенности обременительно. Желѣзныя дороги могутъ легче получить уголь, чѣмъ частныя лица, потому что, въ случаѣ недоставки углепромышленниками угля, желѣзныя дороги могутъ прекратить перевозку горнозаводскихъ грузовъ,

тогда какъ частные потребители находятся въ иномъ положеніи, вполнѣ завися отъ произвола углепромышленниковъ. Пользуясь разрѣшеніемъ безпошлиннаго привоза иностраннаго угля, южныя желѣзныя дороги купили, какъ мы слышали, въ нынѣшнемъ году до 28 милл. пуд. англійскаго каменнаго угля (всего изъ Англіи въ Россію въ 1899 г. было вывезено 211 милл. пуд. кам. угля), но моментъ для дешевой покупки былъ пропущенъ, потому что сейчасъ не только возвысились цѣны на уголь, но замѣчается громадное возвышеніе морскихъ фрахтовъ (послѣдствія войны въ Африкѣ). Здѣсь небезъинтереснымъ будетъ взглянуть на наши привозы каменнаго угля изъ Англіи за послѣдніе 3 года, при чемъ мы въ нижеслѣдующей таблицѣ приводимъ количества вывозовъ угля къ намъ по мѣсяцамъ и вывозныя цѣны въ кредитныхъ копѣйкахъ за пудъ.

Вывозы изъ Англіи въ Россію каменнаго угля:

	1899 г.		1898 г.		1897 г.	
	тыс. пуд.	Цѣна за пудъ въ коп.	тыс. пуд.	Цѣна за пудъ въ коп.	тыс. пуд.	Цѣна за пудъ въ коп.
Январь	2,190	7,4	2,065	6,4	957	6,9
Февраль	2,450	7,4	796	7,0	474	6,6
Мартъ	3,746	8,0	1,752	6,3	1,392	6,1
Апрѣль	5,952	8,0	1,788	7,1	3,006	6,4
Май	26,092	8,0	9,419	7,4	14,903	7,0
Іюнь	37,132	8,3	17,781	7,2	16,778	6,9
Іюль	39,426	8,3	21,982	7,5	22,814	7,1
Августъ	34,184	8,3	22,827	7,7	23,477	7,2
Сентябрь	28,765	8,4	26,598	8,2	17,077	7,0
Октябрь	17,680	8,4	19,770	7,7	14,276	7,0
Ноябрь	7,723	8,6	7,234	7,3	6,437	6,8
Декабрь	5,326	10,1	4,092	7,3	3,451	6,4
Всего	210,676	8,3	136,104	7,6	125,042	6,9

Изъ этой таблицы видно, что наибольшіе вывозы къ намъ имѣли мѣсто въ іюнѣ—іюлѣ; въ ноябрѣ и декабрѣ вывозы были наиболѣе слабые. Что же касается до цѣнъ, то таковыя въ 1899 г. были гораздо выше, чѣмъ въ 1897 г., и въ декабрѣ, напр., разница составляла 3,7 коп. съ пуда. Но не одно возвышеніе цѣнъ въ Англіи повліяло на удорожаніе у насъ въ южныхъ портахъ угля, стоимость его возвысилась также вслѣдствіе возвышенія фрахтовъ. Обыкновенный фрахтъ изъ Кардифа въ Одессу доходитъ до 7 8, иногда до 11 шилл. за тонну [1]), а нынѣшней осенью платили, вѣроятно (судя по общему возвышенію фрахтовъ), 16 до 20 шилл. за тонну, т.-е. вмѣсто 6—8,4 коп. съ пуда—12—15,2 коп., такъ что уголь, стоившій на

[1]) См. Отчетъ одесскаго комитета торговли и мануфактуръ за 1897 г.

мѣстѣ 8,6 коп. за пудъ, прибавляя 12 коп. за фрахтъ и 6 коп. пошлины, стоилъ въ Одессѣ уже 26,6 коп. Какъ видно изъ этого разсчета, донецкіе углепромышленники въ достаточной степени защищены отъ англійской конкурренціи на уголь, и нѣтъ надобности возвышать его стоимость громадной пошлиной, ложащейся тяжелымъ бременемъ на промышленность южныхъ портовыхъ городовъ и въ томъ числѣ на мукомолье. Портовые города въ Черномъ морѣ уже давно жалуются на дороговизну угля и многократно ходатайствовали о пониженіи чрезмѣрной пошлины, но все безуспѣшно; хотя ясно какъ день, что даже допущеніе безпошлиннаго привоза не могло бы повліять на добычу въ Донецкомъ бассейнѣ. Уголь—настолько дешевый товаръ, что онъ не можетъ быть перевозимъ на большія разстоянія, если не примѣнять къ нему убыточныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и вотъ почему мы глубоко убѣждены въ томъ, что полная отмѣна пошлинъ на уголь не повліяетъ на спросъ донецкаго угля въ своемъ раіонѣ.

Вотъ уже десять лѣтъ, какъ систематически каждый годъ раздаются жалобы на недостатокъ угля на югѣ въ зимнее время. Каждый годъ въ донецкой каменноугольной промышленности случались какія-нибудь задержки въ доставкѣ угля на рынки. То недоставало рабочихъ на копяхъ для выработки угля (вслѣдствіе слишкомъ низкой заработной платы), то не было вагоновъ для его доставки потребителямъ, то пропускная способность желѣзныхъ дорогъ оказывалась неотвѣчающей размѣрамъ движенія. Но непремѣнно случалось что-нибудь такое, что мѣшало правильному снабженію рынковъ, а между тѣмъ наша добыча и сейчасъ не велика, и казалось бы, что и углепромышленикамъ, да и желѣзнымъ дорогамъ, давно бы слѣдовало приспособиться къ увеличенію добычи, съ одной стороны, и къ усиленію перевозокъ, съ другой. На 1900-й годъ уже сейчасъ высчитываютъ, что спросъ превыситъ добычу на 28 милл. пуд., причемъ, по всей вѣроятности, недостатокъ окажется гораздо большимъ. Спросъ и предложеніе угля на югѣ до сихъ поръ регулируются сокращаніемъ потребленія, хотя, казалось бы, что уголь—не такой товаръ, который можно потреблять, а можно и не потреблять. Разумѣется, что уголь при дороговизнѣ замѣняютъ дровами, продолжая истребленіе лѣсовъ, но надолго ли ихъ на югѣ хватитъ—это другой вопросъ. Желѣзныя дороги въ 1897 г. покрыли свое требованіе угля по $5^3/_4$ коп. принять на шахтахъ, въ 1898—99 годахъ цѣны доходили уже до $7^3/_4$ коп., а на 1900 г. углепромышленники требовали 10 коп., причемъ неохотно заключали сдѣлки. Если принять во вниманіе, что потребленіе южныхъ дорогъ доходитъ въ годъ до 80—90 милл. пудовъ, то можно видѣть, что переплаты

желѣзныхъ дорогъ за 1898—99 гг. были очень значительны; съ другой стороны, спрашивается, можетъ ли англійскій уголь замѣнить донецкій въ районѣ этого бассейна? На это можетъ быть лишь одинъ отвѣтъ, а именно, что въ своемъ бассейнѣ донецкій уголь не боится конкурренціи и что, стало-быть, пошлины на уголь въ черноморскихъ портахъ являются лишь бременемъ для южной промышленности.

Въ Англіи цѣны въ декабрѣ 1899 г. [1]) были очень высоки. Лучшій паровой уголь стоилъ 11.5 коп. за пудъ, мелкій—6.5 до 6.9 коп. На копяхъ цѣны были слѣдующія: лучшій Виганъ стоилъ 10.6 коп., Пембертонъ—9.6 коп., худшіе сорта—5.7 коп. Лучшій Кардифъ возвысился до 26 коп. за пудъ. За послѣдніе 2 года цѣны вывознаго угля въ Ньюкестлѣ были слѣдующія къ декабрю.

	1898 г.	1899 г. [2])
	копѣекъ за пудъ.	
уголь паровой	8,6	10,7
» газовый	7,0	11,2—11,7
коксъ литейный	12,3	22,6

Въ Германіи [3]) каменный уголь въ ноябрѣ стоилъ въ Берлинѣ: вестфальскій 17 коп., верхнесилезскій 14.9; въ Дюссельдорфѣ за пламенный уголь (Flammkohlen) платили 7.6 коп.; въ Гамбургѣ лучшій вестфальскій стоилъ 14.8 коп. за пудъ, англійскій West Hartley steam 12.9 коп. за пудъ. Сравнительно съ 1898 г. цѣны нынѣшняго года въ Германіи возвысились въ меньшей степени, чѣмъ въ Англіи.

Въ Бельгіи, а именно въ Брюсселѣ, машинный уголь стоилъ въ 1898 г. 8.6 коп., въ 1899 г.—12.3 коп.; уголь для домашняго отопленія возвысился съ 9.8—11.2 коп. въ 1898 г. до 14.2 коп. за пудъ въ 1899 г.

У насъ въ концѣ ноября цѣны угля на копяхъ въ Донецкомъ бассейнѣ были: за рядовой уголь крупными партіями $8^3/_4$—10 коп., мелкими 10—12 коп., коксъ стоилъ 16 17 коп., донецкій антрацитъ 12—14 коп.; на складахъ въ Харьковѣ пламенный уголь стоилъ 19—21 коп., антрацитъ 23—24 коп. за пудъ. Въ Варшавѣ за вагонъ угля платили 140 руб., вмѣсто 70—80 руб. въ 1895 году.

Высокія цѣны на уголь въ нынѣшнемъ году въ Англіи вполнѣ понятны, потому что англичанамъ нужно не только удовлетворять

---

[1]) The Economist 30 декабря 1896.
[2]) Торгово-промышленная Газета отъ 28 дек. 1898 г.
[3]) Monatliche Nachweise des deutschen auswärtigen Handels. November. 1899. Berlin. 1899.

собственную очень большую потребность въ углѣ, но приходится также считаться съ увеличеннымъ спросомъ на уголь со стороны государствъ, раньше покупавшихъ лишь небольшія его количества. Французы, напр., вытѣснили англійскій уголь изъ ліонскаго раіона, установивъ очень высокій желѣзнодорожный тарифъ на уголь изъ Марселя въ Ліонъ. Теперь, когда этіеннскія копи прекратили добычу угля, вслѣдствіе чего многія фабрики остались безъ топлива, желѣзнодорожный тарифъ пониженъ, но эта мѣра оказалась безцѣльной потому, что англичане не могутъ вдругъ возвысить свою выработку и не могутъ удовлетворить французскій спросъ. Въ 1899 г. англичане возвысили свои вывозы угля во Францію, сравнительно съ 1897 г., на 72 милл. п.; къ намъ за тѣ же года англійскіе вывозы возрасли на 86 милл. пудовъ. На такое усиленіе спроса со стороны государствъ, обыкновенно запирающихся отъ привозовъ, англичане не были приготовлены.

За послѣдніе 15 лѣтъ наше правительство удовлетворяло всѣ ходатайства донецкихъ углепромышленниковъ, часто въ ущербъ интересамъ остального населенія. Ради покровительства угольной промышленности были введены пошлины на иностранный уголь, доходящія до 6 коп. съ пуда по черноморско-азовской и до $1^1/_2$ коп.—по всѣмъ остальнымъ границамъ. Коксъ обложенъ пошлиной въ 9 и $2^1/_4$ коп. съ пуда. Пошлина на уголь, привозимый въ черноморскіе порты, ложилась тяжелымъ бременемъ на сельскихъ хозяевъ, потому что разъ къ намъ возить нечего, то естественно, что хлѣбу приходилось платить фрахтъ за оба конца. Россія — страна земледѣльческая и по необходимости должна вывозить хлѣбъ, такъ какъ 100 милліоновъ нашего населенія занято хлѣбопашествомъ и можетъ покупать все ему нужное, лишь продавъ то, что оно производитъ, а именно—хлѣбъ. И вотъ, при вывозахъ этого предмета первой необходимости, земледѣльцамъ приходится недовыручать, благодаря тому, что фрахты у насъ искусственно удорожаются запрещеніемъ или стѣсненіемъ къ намъ ввозовъ. Насколько фрахты отъ насъ высоки, видно, между прочимъ, изъ слѣдующаго. Въ 1897 г. фрахты на хлѣбъ изъ Одессы [1]) въ Англію (open charter) составляли отъ 6.1 до 7.2 коп. съ пуда, въ іюлѣ 5.7 до 6.5 коп., въ ноябрѣ и декабрѣ 7.6 до 9.1 коп. Изъ Аргентины [2]) фрахтъ въ 1897 г. въ первой половинѣ года, т.-е. съ января по іюнь, составлялъ въ среднемъ 6.1 коп. съ пуда, во второй половинѣ, т.-е. съ іюля по декабрь включительно—

[1]) См. Отчетъ Одесскаго Комитета Торговли и Мануфактуръ за 1897.
[2]) Anuario de la Direccion General de Estadistica. Buenos Aires 1898.

4.5 коп. съ пуда. Изъ Одессы въ Англію фрахты въ 1897 г. были выше, чѣмъ изъ Аргентины, что объясняется тѣмъ, что привозы и вывозы Аргентины были равномѣрнѣе, чѣмъ наши. Въ Одессу, напр., въ 1897 г. прибыло пароходовъ съ грузомъ лишь 46% въ Аргентину — 70%. Пароходы, прибывшіе подъ балластомъ за хлѣбомъ, должны были брать фрахты за оба конца и вотъ причина, почему провозъ хлѣба отъ насъ стоитъ дороже, чѣмъ изъ Аргентины, а это явленіе прямо ненормальное. Углепромышленники въ свое время выхлопатали пошлину на уголь по всѣмъ границамъ, въ надеждѣ завладѣть русскими рынками не только въ раіонѣ нахожденія угля, но и въ балтійскихъ портахъ, забывая, повидимому, что уголь настолько дешевый товаръ, что онъ не можетъ выдерживать желѣзно-дорожнаго тарифа на большія разстоянія. Ежегодно въ Харьковѣ собирается съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи и ежегодно же на этихъ съѣздахъ углепромышленники возбуждаютъ разныя ходатайства, большею частью идущія въ разрѣзъ съ интересами населенія. Пошлины испрашивались въ свое время съ цѣлью покровительства народному труду, но судя по тому, что постоянно приходится слышать о недостаткѣ рабочихъ рукъ на шахтахъ въ Донецкомъ бассейнѣ, приходишь къ убѣжденію, что рабочіе не нуждаются въ пошлинахъ. Рабочая плата у насъ до сихъ поръ еще такъ низка, что люди неохотно идутъ на новыя работы, предпочитая сельско-хозяйственныя занятія.

Г. Авдаковъ на XXIV съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи [1]) констатировалъ вполнѣ удовлетворительныя условія быта горнорабочихъ, указавъ, что тогда какъ въ другихъ отрасляхъ русскій рабочій въ среднемъ получаетъ 40 — 50 коп. въ день, въ горной промышленности рабочій въ среднемъ получаетъ 1 руб. 25 коп. въ день, и мѣсячный заработокъ его доходитъ до 50 руб. Но г. Авдаковъ забылъ добавить, что если рабочій въ угольныхъ копяхъ получаетъ большій поденный или мѣсячный заработокъ, то и работа его совсѣмъ иная, болѣе тяжелая, чѣмъ работа того рабочаго, который получаетъ 40 — 50 коп. въ день. Да и условія работы иныя. Въ Англіи, напр., въ послѣднее время рабочіе, работавшіе подъ землей въ шахтахъ, получали до 3 руб. въ день, тогда какъ работавшіе на поверхности земли получали 2 руб. и меньше въ день. Плата зависитъ отъ условій работы: чѣмъ послѣдняя тяжелѣе, тѣмъ и плата выше. Донецкіе углепромышленники не оказывали никакого благодѣянія рабочимъ, платя за страшно тяжелый трудъ 1 руб. 25 коп. въ день, и можно на-

[1]) Харьковскія Губернскія Вѣдомости отъ 18 ноября 1899 года.

вѣрно сказать, что если бы углепромышленники могли имѣть рабочихъ за 40 — 50 коп., то они не стали бы платить 1 руб. 25 коп. Но дѣло въ томъ, что и при платѣ въ 1 руб. 25 коп. рабочіе бѣгутъ съ шахтъ, такъ что мы уже никакъ не можемъ думать, чтобъ имъ на шахтахъ такъ хорошо жилось, и сильно сомнѣваемся въ томъ, чтобъ условія быта горнорабочихъ, какъ увѣрялъ г. Авдаковъ, были вполнѣ удовлетворительны. Наоборотъ, все, что намъ приходилось читать о бытѣ горнорабочихъ, заставляетъ насъ думать, что лишь нужда можетъ принудить людей работать на донецкихъ копяхъ.

Плата рабочихъ у насъ во всякомъ случаѣ гораздо ниже, чѣмъ въ другихъ государствахъ, а въ Англіи плата въ 2 — $2^1/_2$ раза больше нашей. Но размѣръ платы рабочимъ совершенно не зависитъ отъ пошлинъ. Напротивъ, мы думаемъ, что таковыя способствуютъ пониженію заработной платы. При свободной конкурренціи, углепромышленникамъ во многихъ случаяхъ пришлось бы замѣнить ручной трудъ механическимъ, и тогда они могли бы меньшему числу рабочихъ платить высшую заработную плату, причемъ добыча стоила бы дешевле, чѣмъ теперь, Сейчасъ углепромышленники выѣзжаютъ на дешевизнѣ рабочихъ, мало заботясь о техническихъ усовершенствованіяхъ, и поэтому выработка нашихъ рабочихъ такъ мала. Въ Донецкомъ бассейнѣ, напр., 1 рабочій добывалъ въ годъ, въ среднемъ, по 9.390 пуд. въ 1897 г., тогда какъ въ Англіи въ томъ же году добыча рабочаго доходила до 18.026 пудовъ. Если наши углепромышленники, несмотря на низкую заработную плату у насъ, боятся англійской конкурренціи, то это происходитъ вслѣдствіе того, что англійскія угольныя копи поставлены очень хорошо въ техническомъ отношеніи. Добыча угля въ Англіи облегчается механическими приспособленіями, тогда какъ у насъ все основано на физическомъ трудѣ рабочихъ. Потребитель угля въ Россіи долженъ платить высокія цѣны, благодаря технической отсталости русскихъ угольныхъ копей. Пошлина нужна углепромышленникамъ ради возможности продолжать добывать уголь примитивными способами, а горнопромышленные съѣзды созываются съ цѣлью выяснить, насколько цѣны угля могли бы, въ интересахъ углепромышленниковъ, быть еще подняты. Технические вопросы на съѣздахъ обсуждаются рѣдко и неохотно.

Каменноугольное отопленіе введено у насъ далеко не повсемѣстно. Московскій раіонъ, напр., отапливается дровами и нефтью. Потребленіе каменнаго угля въ Москвѣ не превышаетъ 8—10 милл. пудъ. въ годъ. Петербургъ потребляетъ дрова и привозный англійскій уголь. Русскій донецкій уголь потребляется южными желѣз-

ными дорогами и вообще имѣетъ распространеніе на югѣ. Домбровскій уголь расходится въ Привислянскихъ губерніяхъ и доставляется, благодаря страшно низкому желѣзнодорожному тарифу, въ Одессу. Подмосковный уголь настолько плохого качества, что даже при страшной дороговизнѣ дровъ и нефтяныхъ остатковъ, не находитъ потребителей въ Москвѣ. Въ 1898 г. въ Донецкомъ бассейнѣ уголь рядовой продавался по $6^1/_4$ до $7^1/_4$ коп., въ 1899 г. цѣна возвысилась до $8^3/_4$—10 коп., а для мелкихъ партій до 12 коп. Спрашивается, каково положеніе потребителей, принужденныхъ платить на 30—$50^0/_0$ выше прошлогоднихъ цѣнъ? Кризисъ въ каменноугольной промышленности въ 1899 г. можно считать явленіемъ общимъ для странъ всего свѣта, но тогда какъ на западѣ Европы, вѣроятно, въ непродолжительномъ времени мы вновь увидимъ нормальныя цѣны, у насъ дороговизна угля, обѣщаетъ сдѣлаться явленіемъ обыкновеннымъ. Разъ уже теперь разсчитываютъ, что на 1900 г. угля въ Донецкомъ бассейнѣ не хватитъ для удовлетворенія потребленія, то очевидно, что о пониженіи цѣнъ нельзя будетъ и думать. Тогда какъ въ западно-европейскихъ государствахъ теперешнее увеличеніе спроса на уголь можно, при существующихъ условіяхъ, считать явленіемъ нормальнымъ, у насъ, напротивъ, причины возрастанія требованія на уголь иныя. Въ Россіи фабрики и заводы, желѣзныя дороги, а также жилища отапливаются дровами, торфомъ, нефтяными остатками и каменнымъ углемъ. За послѣднія 5 лѣтъ можно прослѣдить постоянное возрастаніе стоимости лѣсовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ. Добыча торфа у насъ до сихъ поръ еще мала и обѣщаетъ сдѣлаться прибыльной, лишь при дальнѣйшемъ возвышеніи цѣнъ на дрова. Нефть и нефтяные остатки, вслѣдствіе страшно усилившагося требованія со стороны волжскихъ пароходовъ и фабрикъ въ московскомъ раіонѣ, опять-таки по причинѣ вздорожанія дровъ, тоже подорожали, и вотъ почему промышленности пришлось обратить вниманіе на угольное отопленіе. Мы переживаемъ моментъ, когда вслѣдствіе сокращенія площади лѣсовъ, а стало быть, постояннаго возвышенія цѣнъ на дрова, многимъ промышленнымъ заведеніямъ, раньше потреблявшимъ древесное топливо, придется перейдти на каменноугольное отопленіе, и вотъ почему тѣхъ количествъ угля, какія вырабатываются сейчасъ донецкими и домбровскими углепромышленниками, впредь не будетъ хватать. Многіе города уже давно бы перешли къ каменноугольному отопленію, если бы не боялись послѣ передѣлки печей остаться безъ угля. Разъ населеніе Россіи принуждено будетъ бросить дровяное отопленіе, а время это приближается съ каждымъ годомъ, то намъ

нужно не 850 милл. пуд. (добыча 1899 г.), а, вѣроятно, 5—6 милліардовъ пудовъ, между тѣмъ добыча такихъ количествъ будетъ еще долго непосильна нашимъ углепромышленникамъ. Начиная съ середины прошлаго десятилѣтія, у насъ постоянно повторяются угольные кризисы, и нѣтъ ничего удивительнаго въ томъ, что наша добыча возрастаетъ медленно, потому что потребители боятся бросать дровяное отопленіе. Многими южными портовыми городами, а также городомъ Варшавой возбуждено ходатайство о временномъ сложеніи пошлинъ съ каменнаго угля Такая мѣра, по нашему мнѣнію, не достигнетъ цѣли. Необходимо облегчить населенію переходъ отъ дровяного къ каменноугольному отопленію, а это возможно лишь при условіи, если потребителю будетъ гарантировано безпрепятственное, безпошлинное полученіе иностраннаго угля, цѣны котораго будутъ служить регуляторомъ для цѣнъ на русскій уголь.

Въ Одессѣ цѣны угля: англійскаго, домбровскаго и донецкаго за послѣдніе 2 года были слѣдующія:

	Къ декабрю 1898 г.	Къ декабрю 1899 г.
	копѣекъ за пудъ:	
Уголь англійскій	27—28	28—30
» домбровскій	22—23	23—24
» донецкій крупный	14—16	23—24

Цѣна донецкаго угля возвысилась въ Одессѣ на 50% и такое возвышеніе возможно лишь при существованіи пошлины въ 6 коп. съ пуда Съ государственной точки зрѣнія необходимо и желательно, чтобы сберегались лѣса. Нельзя претендовать на потребителей сейчасъ, что они продолжаютъ потреблять дрова, въ виду неувѣренности въ полученіи угля во всякое время, но разъ иностранный уголь будетъ допущенъ безпошлинно то потребитель будетъ знать, что онъ не останется безъ угля, имѣя возможность замѣнить рускій уголь иностраннымъ и наоборотъ. Домбровскіе углепромышленники страшно негодуютъ на потребителей города Варшавы за то, что они ходатайствуютъ о разрѣшеніи безпошлиннаго привоза угля. Углепромышленники Царства Польскаго увѣряютъ, что, въ случаѣ сложенія пошлины, имъ придется прекратить добычу. Но такія же увѣренія ими дѣлались въ 1893 г., когда предполагалось понизить пошлину съ 3 на $1^1/_2$ копѣйки. Пошлина въ 1894 г. была понижена, а добыча въ Царствѣ Польскомъ съ тѣхъ поръ все увеличивалась. То же самое будетъ и теперь, потому что потребленіе должно расти, а съ тѣмъ вмѣстѣ и добыча. Спросъ на уголь въ Россіи, да и на всемъ свѣтѣ, будетъ расти уже потому, что каменный уголь представляетъ изъ себя наиболѣе дешевое топливо, и удорожать его искусственно значитъ

игнорировать нужды народнаго хозяйства. Кризисъ въ каменноугольной промышленности у насъ явленіе не новое. Такіе кризисы за послѣднія 15 лѣтъ случались почти ежегодно и всегда обрушивались на потребителей, которые, по тѣмъ или инымъ причинамъ, не могли получить тѣхъ количествъ угля, какія ими были заказаны. Часто углепромышленники объясняли недостатокъ въ углѣ недостаткомъ рабочихъ рукъ лѣтомъ, но правильно, каждый годъ, донецкіе углепромышленники не догружали извѣстное число вагоновъ, опредѣленное ими впередъ. Топливо—предметъ настолько необходимый, что, казалось бы, прямо непрактичнымъ облагать уголь пошлиной. Русскіе углепромышленники имѣютъ громадныя преимущества передъ англичанами и нѣмцами въ снабженіи внутреннихъ рынковъ углемъ, это—разстояніе, и этого преимущества достаточно, чтобы гарантировать южные рынки за донецкимъ углемъ, рынки Привислянскихъ губерній за домбровскимъ. Но требовать, чтобы вся Россія покупала донецкій уголь, и устанавливать ради этого пошлину на привозный, нѣтъ никакихъ основаній.

Общее распространеніе уголь получитъ лишь при низкихъ цѣнахъ, заставить же углепромышленниковъ продавать уголь по доступнымъ для потребителей цѣнамъ можетъ лишь конкурренція. Добыча угля у насъ будетъ увеличиваться безъ пошлинъ, гораздо быстрѣй, чѣмъ при пошлинахъ, потому что потребители всегда предпочтутъ дешевый уголь дорогимъ дровамъ, но если и уголь будетъ дорогъ и въ немъ, какъ это замѣчается давно, будетъ ощущаться недостатокъ, то для потребителей, очевидно, не будетъ надобности бросать дровяное отопленіе, тѣмъ болѣе, что переходъ къ каменноугольнему отопленію вызываетъ расходы на передѣлку печей. Рабочіе въ каменноугольной промышленности не нуждаются въ покровительственныхъ пошлинахъ на уголь, потому что увеличеніе добычи вызывается требованіемъ на него. Заработки рабочихъ, благодаря пошлинамъ, не увеличиваются, и увѣренія углепромышленниковъ, что положеніе горнорабочихъ вполнѣ благопріятно, вызываютъ въ насъ большія сомнѣнія. Россія, въ силу того, что дрова дорожаютъ, должна будетъ перейти къ угольному отопленію, и донецкій раіонъ (не включая въ него портовыхъ городовъ) настолько великъ, что можно съ увѣренностью сказать, что ростъ добычи будетъ отставать отъ роста потребленія. То же самое относится и къ домбровскому раіону. Но, конечно, необходимо, чтобы не было задержекъ на желѣзныхъ дорогахъ. Желательно, чтобы желѣзныя дороги съ своей стороны озаботились бы увеличеніемъ провозоспособности и увеличеніемъ численности подвижнаго состава. И то и другое необходимо не только съ цѣлью

достиженія возможности перевозить большія количества угля, но и съ цѣлью избѣгнуть въ будущемъ хлѣбныя залежи. Сейчасъ еще цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ отапливается частью дровами, частью нефтяными остатками. Съ переходомъ этихъ дорогъ къ угольному отопленію спросъ на каменный уголь еще возрастетъ. Но прекращеніе дровяного отопленія съ цѣлью сбереженія лѣсовъ необходимо съ государственной точки зрѣнія. И съ этой цѣлью разъ навсегда желѣзнымъ дорогамъ должно быть разрѣшено потреблять то топливо, какое наиболѣе дешево. Такъ, желѣзныя дороги, примыкающія къ балтійскимъ портамъ, должны получить право отапливаться иностраннымъ каменнымъ углемъ. Увѣренія углепромышленниковъ, что цѣны на русскій уголь не зависятъ отъ пошлинъ [1]), не заслуживаютъ довѣрія, потому что такое явленіе противорѣчило бы здравому смыслу. Пошлины на уголь въ свое время и испрашивались ради возвышенія цѣнъ, и, какъ мы видимъ изъ примѣра Одессы, онѣ вполнѣ достигаютъ цѣли, потому что, не будь пошлины въ 6 коп. на пудъ, цѣна донецкаго угля въ Одессѣ не могла бы достигнуть, какъ сейчасъ, 24 коп. за пудъ. Сохраненіе теперешнихъ пошлинъ дастъ углепромышленникамъ возможность брать за уголь высокія цѣны, а дороговизна угля сократитъ и потребленіе и добычу. Недостатокъ въ углѣ, вслѣдствіе препятствій, которыя ставятся привозамъ англійскаго угля, удержитъ многихъ отъ перехода къ каменноугольному отопленію и повліяетъ на дальнѣйшее истребленіе лѣсовъ на югѣ, что вовсе нежелательно. Говоря о необходимости отмѣны пошлинъ на уголь, мы, главнымъ образомъ, имѣемъ въ виду черноморско-азовскіе портовые города, Привислянскія и Прибалтійскія губерніи, а также Петербургъ. Для московскаго раіона пошлины на уголь имѣютъ мало значенія, и добыча угля въ этомъ раіонѣ даже сократилась въ послѣднее время, несмотря на повышеніе, въ свое время, желѣзнодорожнаго тарифа на уголь изъ Петербурга въ Москву. Отъ отмѣны пошлинъ углепромышленники юга и Домбровскаго бассейна не пострадаютъ, но потребители будутъ имѣть больше угля къ своимъ услугамъ. Полная отмѣна пошлинъ на каменный уголь и коксъ необходима съ государственной точки зрѣнія, ради сохраненія лѣсовъ. Эта мѣра крайне желательна въ интересахъ земледѣлія, а также развивающейся промышленности. Дешевый уголь нуженъ желѣзнымъ дорогамъ съ цѣлью удешевленія эксплоатаціи; наконецъ,

[1]) См. Докладную записку горнопромышленниковъ Царства Польскаго о сохраненія таможенной пошлины (въ 2 коп. зол.) на каменный уголь. Варшава, 1893 г., а также: Докладъ X Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи. О пошлинахъ на каменный уголь. Горнаго инженера Н. С. Авдакова.

въ дешевомъ топливѣ нуждается и населеніе, съ цѣлью удешевленія отопленія жилищъ. Покровительство каменноугольной промышленности продолжается уже 15 лѣтъ, и намъ кажется, что уже давно пора подумать о потребителяхъ, интересы которыхъ систематически игнорируются нашимъ таможеннымъ тарифомъ.

V. Положеніе желѣзодѣлательной промышленности Россіи въ послѣднее время [1]).

Усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ всегда вызывала громадное требованіе на желѣзо, что очень естественно, если имѣть въ виду, что, даже по скромному разсчету, каждая верста новыхъ дорогъ требуетъ около 8 тыс. пуд. желѣза и стали, составляющихъ выраженные въ чугунѣ 11 тыс. пудовъ, не считая желѣза, потребнаго на постройку разъѣздовъ, большихъ мостовъ и т. д. [2]).

Очень скромный подсчетъ, сдѣланный нами, приводитъ насъ къ заключенію, что за послѣднія 5 лѣтъ потребленіе желѣза желѣзными дорогами приблизительно составляло:

Г О Д Ы.	На ремонтъ пути и подвижного состава.	На постройку паровозовъ, пассажирск. и товарн. вагоновъ.	На постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія.	На вторыя колеи и разъѣзды.	В с е г о.
			В ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ.		
1895	16,000	6,955	16,542	7,700	47,197
1896	17,100	9,028	21,400	8,400	55,928
1897	17,600	8,546	26,108	9,681	61,935
1898	19,000	9,400	35,071	5,500	68,971
1899	22,000	10,000	53,840	10,000	95,840

Большое увеличеніе потребленія желѣза (выраженнаго въ чугунѣ), желѣзными дорогами въ 1899 г. объясняется открытіемъ для движенія въ этомъ году до 5000 верстъ новыхъ дорогъ.

Но приведенныя цифры далеко не полны, такъ какъ наша желѣзнодорожная статистика, къ сожалѣнію, не даетъ намъ тѣхъ

[1]) Изъ журнала „Жел.-дор. Дѣло“ 1900 г. № 6—7.

[2]) См. наше изслѣдованіе о Желѣзодѣлательной промышленности всего совѣта, изд. 1900 г.

данныхъ, которыя бы были нужны для правильнаго выясненія вопроса о потребленіи желѣза желѣзными дорогами.

Въ нашемъ подсчетѣ, напр., мы беремъ лишь желѣзо, употребленное на постройку дорогъ, уже *открытыхъ для* движенія, такъ какъ мы не имѣемъ данныхъ для сужденія о томъ, сколько строющимся желѣзнымъ дорогамъ уже было доставлено рельсовъ, скрѣпленій, листового желѣза и т. д., а между тѣмъ протяженіе строющихся дорогъ превышаетъ 10 тыс. вер., и для него нужно до 110 милл. пуд. чугуна, въ видѣ рельсовъ, подвижного состава и т. д. Сколько уже доставлено металлическихъ частей и какихъ въ это число, намъ неизвѣстно, а въ то же время мы видимъ, что весьма часто открываются новыя дороги, получившія матеріалы, не значащіеся въ нашемъ подсчетѣ

Болѣе детальныя данныя имѣются относительно германскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, напр., на 1900 г. [1]) правительственныя дороги Германіи уже заказали слѣдующія количества рельсовъ, скрѣпленій, желѣзныхъ шпалъ и т. д.

	Тысячи пуд.	На сумму тыс. рублей кредитн.	По цѣнѣ кредитн. копѣекъ за пудъ.
Рельсовъ	10,021	8,991	89,7
Скрѣпленій, болтовъ, гаекъ и т. д. . .	3,702	6,004	162,1
Желѣзныхъ продольныхъ и поперечныхъ шпалъ	5,370	4,474	83,3
Стрѣлокъ	—	2,849	—

Приведенныя количества рельсовъ и т. д. предполагаются *для ремонта, а не для новыхъ дорогъ*. Желѣзныя шпалы дѣлаются въ настоящее время необходимыми, вслѣдствіе ускоренія движенія по дорогамъ.

Выраженныя въ чугунѣ вышеприведенныя количества рельсовъ и пр. составляютъ 25,5 милл. пуд., т. е. больше того, что мы приняли для ремонта пути и подвижного состава у насъ. На ремонтъ же подвижного состава въ Германіи требуются дальнѣйшія количества желѣза.

Здѣсь кстати будетъ упомянуть, что нѣмецкія желѣзныя дороги на 1900 г. купили 306 милл. пуд. каменнаго угля по средней цѣнѣ 7 коп. кред. за пудъ, причемъ, конечно, силезскій уголь стоилъ дешевле, вестфальскій и саарскій (Saarbezirk) дороже.

Имѣя въ виду усиленную постройку желѣзныхъ дорогъ у насъ, мы находимъ, что увеличеніе производства чугуна въ Россіи идетъ

---

[1]) Stahl und Eisen, 1 Februar 1900.

слишкомъ медленно и что, если желѣзнымъ дорогамъ (по страшно высокимъ цѣнамъ), можетъ быть, и хватаетъ своего русскаго желѣза, то на долю населенія уже ничего не остается.

Приводимъ данныя о производствѣ у насъ чугуна, начиная съ 1880 г.

Всего было произведено въ Россіи (безъ Финляндіи):

въ 1880 г.	26,091	тыс. пуд.
» 1882 »	27,972	» »
» 1888 »	39,554	» »
» 1892 »	64,057	» »
» 1897 » [1]	112,899	» »
» 1898 »	134,000	» »
» 1899 » [2]	163,000	» »[3]

Наше производство за 20 лѣтъ увеличилось въ 6 разъ и надобно сказать, что такого быстраго увеличенія съ 1880 г. не замѣчается нигдѣ. Но какъ ни значительны наши успѣхи, все же для государства, какъ Россія, съ ея 130 милліоннымъ населеніемъ, размѣры нашего производства не удовлетворяютъ потребности населенія.

Необходимо имѣть въ виду, что толчекъ къ увеличенію производства у насъ былъ данъ желѣзными дорогами, лишь съ проведеніемъ которыхъ начала развиваться наша желѣзодѣлательная промышленность на югѣ. Желѣзныя дороги понизили провозную плату на уголь и руду, и въ то же время постройка желѣзныхъ дорогъ потребовала громадныя количества желѣза. Но безъ пониженія провозныхъ платъ на уголь и руду производство желѣза даже при теперешней пошлинѣ было бы немыслимо. Малое увеличеніе производства Урала именно и объясняется отсутствіемъ тамъ путей сообщенія.

Разумѣется, наше производство и сейчасъ еще мало по сравненію съ американскимъ, но оно будетъ возрастать, для чего вовсе не нужно поддерживать нашу желѣзодѣлательную промышленность высокими цѣнами на желѣзо, обременяя тѣмъ все населеніе. У насъ имѣются всѣ данныя для того, чтобы наше производство увеличивалось и на югѣ, и на Уралѣ, да и во многихъ другихъ мѣстностяхъ, гдѣ въ недавнее время была найдена желѣзная руда въ изобиліи.

До сихъ поръ у насъ въ Россіи чугунъ производится пре-

---

[1]) См. «Сборники Ст. Свѣдѣній о Горнозаводской промышленности Россіи» за разные годы, послѣдній за 1897 г., изд. въ Спб. 1899 г.

[2]) «Промышленный Міръ», № 2, за 1899 г., статья Е. И. Рагозина.

[3]) За послѣднее время данныя приводятся въ заключеніи въ концѣ книги.

А. Р.

имущественно на Уралѣ, на югѣ, въ Царствѣ Польскомъ и въ Замосковномъ раіонѣ.

По новѣйшимъ, окончательнымъ даннымъ, доходящимъ до 1897 г. [1]), производство чугуна въ Россіи, имѣло мѣсто въ слѣдующихъ раіонахъ:

	На Уралѣ.	На Югѣ.	Въ Царствѣ. Польскомъ.	Въ Замосковномъ раіонѣ.	Въ остальной Россіи (безъ Финляндіи).	Всего.
			Въ тысячахъ пудовъ.			
1888	24,039	5,302	5,070	4,606	537	39,554
1889	24,726	8,671	5,639	5,108	597	44,741
1890	27,708	13,288	7,769	5,754	693	55,219
1891	29,923	15,235	7,770	6,177	925	60,030
1892	30,622	17,029	9,203	6,431	772	64,057
1893	30,919	19,869	10,107	7,173	800	68,868
1894	33,129	27,157	11,082	7,701	1,006	80,075
1895	33,100	33,827	11,586	7,710	1,049	87,272
1896	35,660	38,995	13,517	8,394	987	97,553
1897	40,697	46,349	13,989	10,867	997	112,899

Изъ этой таблицы видно, что главное значеніе по производству чугуна въ Россіи имѣетъ югъ, затѣмъ Уралъ. Царство Польское и Замосковный раіонъ снабжали наши рынки лишь 22% всего выработаннаго въ 1897 г. количества.

Если югъ Россіи, въ короткое время, могъ увеличить свое производство до размѣровъ, превышающихъ выработку Урала, то это произошло благодаря чрезвычайно благопріятнымъ условіямъ, въ какихъ находится южная желѣзодѣлательная промышленность. Въ Екатеринославской губерніи находятся богатѣйшія залежи желѣзной руды, въ Донецкомъ бассейнѣ имѣется каменный уголь въ изобиліи, причемъ заводы соединены съ рудниками и копями рельсовыми путями. Затѣмъ, на югѣ, благодаря иностраннымъ капиталамъ и техникамъ, желѣзодѣлательная промышленность была съ самаго начала поставлена хорошо, сбытъ же издѣлій южныхъ заводовъ (рельсовъ, бандажей, мостового желѣза и т. д.) на желѣзныя дороги былъ обезпеченъ казенными заказами. Все вмѣстѣ взятое способствовало быстрому увеличенію производства.

На послѣдненъ, XXIV, горнопромышленномъ съѣздѣ въ Харьковѣ [2]) запасъ желѣзной руды въ криворожскомъ раіонѣ былъ опредѣленъ въ 5,250 милл. пуд. Заявки мѣстныхъ рудъ Донецкаго бассейна и изюмскихъ рудъ опредѣлены въ 11 милл. пуд. Запасы

---

[1]) См. „Стат. Сборн. Горной промышленности Россіи“ за 1897 г. Спб. 1899 г.
[2]) См. № 303 „Харьковскихъ Губернскихъ Вѣдомостей“.

керченской руды въ прошломъ году были опредѣлены въ 28 милліардовъ пуд.; съ принятіемъ же во вниманіе открытія руды тамъ же въ новыхъ мѣстахъ, общій запасъ желѣзныхъ рудъ на югѣ, по мнѣнію Н. С. Авдакова, долженъ быть опредѣленъ въ 40 милліардовъ пудовъ. Съ другой стороны, залежи каменнаго угля и антрацита на югѣ, въ Донецкомъ бассейнѣ, также очень значительны, такъ что южная желѣзодѣлательная промышленность имѣетъ всѣ данныя для еще болѣе быстраго развитія.

Но спрашивается, имѣются ли при существованіи рудныхъ и угольныхъ богатствъ на югѣ какія-либо основанія для удержанія теперешнихъ высокихъ пошлинъ на желѣзную руду, чугунъ, желѣзо и сталь?

Южные желѣзодѣлательные заводы созданы не пошлинами, потому что южные заводы почти не вырабатываютъ рыночнаго товара, а казенными заказами. Но никакіе казенные заказы не были бы въ состояніи создать этой промышленности, не будь къ тому на югѣ тѣхъ благопріятныхъ условій, о которыхъ мы сейчасъ говорили, а именно не будь тамъ въ изобиліи желѣзныхъ рудъ и каменнаго угля. Затѣмъ, даже при наличности руды и угля, желѣзодѣлательная промышленность не могла бы создаться прочно, если бы этому не способствовали пути сообщенія. При соединеніи всѣхъ этихъ благопріятныхъ условій на югѣ, основавшіеся тамъ заводы получаютъ громадныя прибыли на свои капиталы, и мы положительно утверждаемъ, что они при своемъ возникновеніи не нуждались въ покровительствѣ, а сейчасъ и подавно. Само собой разумѣется, что заводы не отказывались отъ казенныхъ заказовъ по высокимъ цѣнамъ, да и сейчасъ отъ нихъ не откажутся, это вовсе не значитъ, чтобъ они безъ этихъ заказовъ не могли бы существовать; напротивъ, мы убѣждены въ томъ, что производство чугуна, желѣза и стали на югѣ будетъ продолжать рости безъ всякихъ поощреній, и считаемъ теперешній моментъ высокихъ цѣнъ на желѣзо, за границой, въ особенности своевременнымъ, для ослабленія покровительства желѣзозаводчикамъ за счетъ остального населенія.

Меньшее увеличеніе производства чугуна имѣло мѣсто на Уралѣ, гдѣ съ 24 милл. пуд. въ 1888 году производство возросло до 41 милл. пуд. въ 1897 г.

Причинъ меньшаго возрастанія производства на Уралѣ очень много, но самымъ главнымъ препятствіемъ къ увеличенію производительности служило отсутствіе желѣзныхъ дорогъ.

Профессоръ Д. И. Менделѣевъ, ознакомившись съ рудными богатствами Урала, среди мѣръ къ развитію Уральской горной промышленности, на первый планъ выдвигаетъ необходимость обору-

дованія Урала рельсовыми путями. По словамъ г. Штейнфельда [1]), профессоръ Менделѣевъ предугадываетъ въ будущемъ возможность развитія на Уралѣ доменнаго производства до огромныхъ размѣровъ, считая цыфру годовой выплавки чугуна въ 300 милл. пуд. вѣроятною.

Если взять въ соображеніе, что чугунъ уральскимъ заводчикамъ, вслѣдствіе дороговизны перевозки руды и древеснаго угля къ заводамъ, сейчасъ обходится съ накладными расходами до 50—51 коп. за пудъ [2]), а въ будущемъ, благодаря устройству дорогъ, предвидится пониженіе стоимости до 25 коп. за пудъ, то надо признать, что сильное возрастаніе выплавки чугуна на Уралѣ вполнѣ возможно. Съ другой стороны, становится очевиднымъ, что для пониженія стоимости производства чугуна на Уралѣ въ серединѣ 80-хъ годовъ не было никакой надобности въ возвышеніи пошлинъ, потому что пошлины, какъ мы видимъ, дорогъ на Уралѣ не создали; пониженіе же стоимости заводчикамъ руды, топлива, а также пониженіе накладныхъ расходовъ на чугунъ, возможны лишь при пониженіи расходовъ на перевозку. На югѣ безъ желѣзныхъ дорогъ къ рудникамъ и копямъ возникновеніе большой заводской промышленности было бы вообще немыслимо. Необходимо, чтобы господа, защищающіе пошлины, замѣтили бы себѣ этотъ фактъ.

Пошлины могли лишь отдалить моментъ устройства рельсовыхъ путей на Уралѣ, давая заводчикамъ возможность, при высокихъ цѣнахъ на желѣзо, продолжать возить руду и топливо гужомъ. Тѣ же высокія цѣны объясняютъ техническую отсталость уральскихъ заводовъ. Развѣ, при болѣе низкихъ цѣнахъ, было бы возможно вырабатывать чугунъ въ печахъ съ холоднымъ дутьемъ, какъ это сейчасъ имѣетъ мѣсто на Уралѣ? Мы въ этомъ положительно сомнѣваемся.

По отчету Горнаго Ученаго Комитета, на Уралѣ и до сихъ поръ изъ дѣйствовавшихъ въ 1897 г. 129 доменныхъ печей, 34 доменныя печи работали съ холоднымъ дутьемъ, т. е. сжигали непроизводительно массу древеснаго угля.

На Уралѣ и сейчасъ ведется примитивное лѣсное хозяйство, вслѣдствіе чего древесина для углежженія обходится гораздо дороже, чѣмъ бы слѣдовало. Уральскіе заводчики владѣютъ громадными пространствами лѣсовъ, которые имъ для производства желѣза совсѣмъ не нужны, и всѣ расходы по лѣсному хозяйству непро-

---

1) „Промышленный Міръ“, № 1. Новый курсъ Уральской горной промышленности.

2) См. № 2 „Промышленнаго Міра“, статью Г. Штейнфельда.

изводительно увеличиваютъ стоимость чугуна. Съ другой стороны, при углежженіи не соблюдается никакой экономіи.

Насколько безполезно уральскіе заводы сжигаютъ въ годъ древесины, видно изъ слѣдующаго. До сихъ поръ на Уралѣ преимущественно обжигаютъ уголь «кучами»; при кучномъ же способѣ, вмѣсто обжиганія въ печахъ, непроизводительно тратится 38% древесины.

По даннымъ В. Е. Бокова [1]), въ 1891 г. на уральскихъ горныхъ заводахъ переуглено было дровъ слѣдующее количество:

На заводахъ.	Переуглено дровъ.	Получено угля.	На 1 куб. саж. получено угля.
	Куб. саж.	Коробовъ.	
Казенныхъ	131,845	318,015	2,41
Частныхъ	743,729	1.722,961	2,31
Итого . . .	875,574	2.040,976	2,33.

Изъ этихъ данныхъ видно, что 1 куб. сажень дала въ 1891 г. 2,33 короба угля, что сравнительно съ печнымъ обжиганіемъ является очень убыточнымъ, такъ какъ для того же количества древеснаго угля было бы достаточно 529 тыс. саж. дровъ и 346 тыс. саженъ дровъ оставались бы въ экономіи; сверхъ того, цѣна сажени дровъ на Уралѣ (на Демидовскихъ заводахъ) колеблется между 5—7 руб., то въ данномъ случаѣ потеря въ деньгахъ можетъ быть принята въ 2 милл. рубл., что для тогдашняго производства чугуна составляло по 7 коп. на пудъ, которыя, такъ сказать, были брошены на вѣтеръ.

Затѣмъ надо упомянуть, что заводами не утилизируются пни, а между тѣмъ ихъ потребленіе способствовало бы сохраненію лѣсовъ. Насколько, впрочемъ, безпощадно уральскіе заводы обходятся съ лѣсами, видно изъ слѣдующаго. Г. Боковъ [2]) въ своемъ докладѣ, между прочимъ, говоритъ: «Нѣкоторыя заводоуправленія, въ видахъ чисто заводскихъ разсчетовъ, можно сказать, попускаются интересами лѣсного хозяйства, производя углежженіе кабаннымъ способомъ; такъ какъ извѣстно, что при этомъ способѣ лѣса идетъ на выжегъ угля вдвое больше, чѣмъ, напримѣръ, при Суксунскомъ способѣ».

Изъ этой выписки видно, что лѣсовъ на Уралѣ не бере-

[1]) См. „Сборникъ Пермскаго Земства“, № 2, 1898 г., ст. „Современное положеніе углежженія въ Пермской губерніи“.

[2]) „Сборникъ Пермскаго Земства“, № 2, 1898 г.

гутъ и это одна изъ причинъ дороговизны стоимости выработки чугуна.

По нашему мнѣнію, первое условіе для удешевленія производства чугуна — это улучшеніе лѣсного хозяйства, затѣмъ переходъ къ углежженію въ печахъ и устройство желѣзныхъ дорогъ изъ лѣсовъ и отъ рудниковъ къ заводамъ. Кромѣ того, необходимо обратить вниманіе на малую производительность заводовъ и на сжиганіе ими непроизводительно массы топлива.

Разумѣется, удешевленіе производства чугуна и желѣза дѣло самихъ заводчиковъ; но разъ заводчики считаютъ невозможнымъ работать и впредь безъ пошлинъ, то намъ кажется, что вопросъ о томъ, могутъ или не могутъ заводы работать безъ покровительства, долженъ быть подвергнутъ разсмотрѣнію.

Само собой разумѣется, что болѣе дешевыя цѣны будутъ вознаграждать заводчиковъ лишь въ томъ случаѣ, если металлы имъ самимъ будутъ обходиться дешевле теперешняго, удешевленіе же производства вполнѣ возможно, но для этого нужны и капиталы, и знанія; продолжать же работу на прежнихъ допотопныхъ основаніяхъ убыточно для государства. Никто, напримѣръ, не выигрываетъ отъ того, что уральскіе заводы сжигаютъ массу топлива при углежженіи и при плавкѣ чугуна; точно также и высокіе накладные расходы на чугунъ, происходящіе вслѣдствіе отсутствія дорогъ, являются чистой потерей для страны.

Въ своей статьѣ «Новый курсъ уральской горной промышленности» [1]) г. Штейнфельдъ увлекается проявляемой за послѣдніе гсды небывалой дѣятельностью уральскихъ заводовъ. Проявленіе небывалой дѣятельности авторъ статьи видитъ въ томъ, что въ 1898 г. «впервые на Уралѣ одинъ заводъ достигъ годичной выплавки въ 2,2 милл. пуд. чугуна»; на томъ же заводѣ установленъ выходъ чугуна на коробъ угля въ 25½ пуд., суточная же выплавка доведена до 2,500 пуд., годичная производительность одной доменной печи до 860,000 пуд.

Мы, съ своей стороны, можемъ указать, что въ Америкѣ средняя производительность 1 доменной печи, работавшей на древесномъ углѣ, въ 1898 г. составляла 920 тыс. пуд.; у насъ же средняя производительность 1 печи, по отчету Горнаго Ученаго Комитета, въ 1897 г. доходила до 316 тыс. пуд., т. е. почти въ 3 раза меньше. Что касается до выработки чугуна на коробъ угля, то такихъ заводовъ, которые бы вырабатывали 25½ пуд., очень мало; преимущественно же выходъ на коробъ угля составлялъ

[1]) № 2 газ. „Промышленный Міръ“.

15 — 20 пуд. Въ среднемъ, въ разныхъ округахъ Урала выходъ чугуна на коробъ древеснаго угля составлялъ:

на Уральскихъ казенныхъ заводахъ	17,1 пуд.
» частн. зав. Вятской, Волог. и Пермск. губ.	13,6 »
» » » Пермской губ. и уѣзда	13,6 »
» » » » » Верхотурск. уѣзда	17,5 »
» » » » З. Екатеринбургскаго уѣзда . .	17,2 »
» » » » В. » » . .	18,0 »
» » » Уфимскаго округа	16,0 »

Изъ этихъ данныхъ видно, что выходъ чугуна на коробъ угля на Уралѣ вообще невеликъ и что, вѣроятно, большинство печей требуетъ передѣлокъ, дабы достигнуть вполнѣ возможнаго выхода въ 25½ пуд. чугуна. Но передѣлка печей—дѣло самихъ заводчиковъ, а не потребителей, которымъ нужны заводы, работающіе экономно и дешево, а стало быть такіе, которые бы могли продавать желѣзо по доступнымъ цѣнамъ. Мы привели средніе выходы чугуна на коробъ угля, но есть заводы, на которыхъ выходъ чугуна не превышаетъ 9,4 пуда (Верхъ-Исетскій). Такому заводу топливо обходится въ 21 коп. на пудъ чугуна, тогда какъ при выходѣ 25½ пуд. и при цѣнѣ короба угля въ 2 руб., топливо на пудъ стоило бы лишь 7,8 коп.

Нѣкоторымъ заводамъ, вслѣдствіе отсутствія дорогъ, руда обходится страшно дорого; затѣмъ число рабочихъ на Уральскихъ заводахъ совершенно не соотвѣтствуетъ дѣйствительной потребности въ нихъ и объясняется слишкомъ малымъ примѣненіемъ механической силы. Словомъ, на Уралѣ слѣдуетъ поработать надъ удешевленіемъ производства чугуна и желѣза и не требовать непосильныхъ жертвъ со стороны населенія. Въ томъ видѣ, какъ заводы существуютъ сейчасъ, они даютъ лишь очень скромные дивиденды, что происходитъ исключительно отъ технической отсталости и плохого хозяйства.

Въ такомъ же плачевномъ положеніи находятся и Замосковные заводы, работающіе на древесномъ углѣ, хотя ихъ производство и увеличилось за послѣднія 10 лѣтъ. Доменныя печи, работающія на древесномъ углѣ въ Замосковномъ раіонѣ, точно такъ, какъ и на Уралѣ, имѣютъ малую производительность и сжигаютъ массу топлива. Въ одномъ округѣ (заводы Колпинскій, Гусевскіе и другіе) на 1 коробъ древеснаго угля было выплавлено 15,2 пуда чугуна. Въ Средне-Волжскомъ округѣ изъ 12 доменныхъ печей (изъ нихъ одна работала съ холоднымъ дутьемъ) было получено 3.175 тыс. пуд. чугуна, на производство которыхъ было употреблено 170.191 коробъ угля, такъ что на 1 коробъ древеснаго угля было получено 18,7 пуд. чугуна. Замосковные заводы даже при тепе-

решнихъ высокихъ цѣнахъ на желѣзо давали очень умѣренныя прибыли, что происходило вслѣдствіе плохого устройства печей и пр., да и руды были съ меньшимъ содержаніемъ желѣза, нежели уральскія. Работавшій въ Тульской губ. на коксѣ Судаковскій заводъ переплавлялъ руды съ малымъ содержаніемъ желѣза, продавая чугунъ на мѣстѣ по 65 к. Названному заводу приходилось получать коксъ изъ Донецкаго бассейна, что, конечно, сильно удорожало его стоимость, а съ тѣмъ вмѣстѣ и стоимость плавки чугуна. Отсутствіе въ Замосковномъ раіонѣ хорошаго угля будетъ служить препятствіемъ для развитія въ широкихъ размѣрахъ желѣзодѣлательной промышленности въ этомъ раіонѣ.

Въ Царствѣ Польскомъ доменныя печи, плавившія чугунъ на древесномъ топливѣ, работали экономнѣй, чѣмъ на Уралѣ или въ Замосковномъ раіонѣ, хотя заводы были также не велики. Къ сожалѣнію, желѣзная руда въ Царствѣ Польскомъ содержитъ мало желѣза и заводы могли бы работать съ гораздо большей пользой, если бы былъ допущенъ безпошлинный привозъ рудъ. Заводы въ Царствѣ Польскомъ работали съ хорошей прибылью, хотя заводамъ, плавившимъ на коксѣ, приходилось выписывать его изъ Австріи и Германіи, платя пошлину въ $2^1/_4$ коп. съ пуда.

Въ С.-Петербургской губерніи имѣется лишь 1 чугуноплавильный заводъ, открывшій дѣйствіе въ январѣ 1898 г. и работающій на озерныхъ рудахъ изъ Олонецкой губ. и изъ Финляндіи. Топливомъ для завода служитъ коксъ, получаемый изъ-за границы.

Въ Прибалтійскихъ губерніяхъ и въ Петербургѣ плавка чугуна сдѣлается прибыльной лишь въ томъ случаѣ, если будетъ допущенъ привозъ желѣзныхъ рудъ. Работать на озерныхъ рудахъ, содержащихъ мало желѣза, возможно лишь, разсчитывая на продажную цѣну чугуна въ 90 коп. за пудъ, а на такую цѣну нельзя разсчитывать надолго, потому что покровительство желѣзодѣлательной промышленности не можетъ же продолжаться до безконечности.

Англичане имѣютъ дешевый чугунъ, благодаря желѣзнымъ рудамъ, привозимымъ изъ Испаніи и Швеціи. Мы точно также могли бы плавить привозныя руды, будь онѣ допущены безъ пошлины, и тогда весь сѣверо-западный край былъ бы обезпеченъ дешевымъ чугуномъ, тогда какъ сейчасъ приходится или получать его изъ-за границы, платя пошлину въ 45 коп. съ пуда, или съ Урала и съ Юга, платя желѣзнодорожный тарифъ за громадное разстояніе. И въ томъ, и въ другомъ случаѣ чугунъ въ Петербургѣ дорогъ. Сейчасъ, впрочемъ, чугунъ дорогъ и за границей, благодаря тому, что западно-европейскія государства и Сѣв.-Ам. Соед. Штаты пе-

реживаютъ періодъ такого промышленнаго оживленія, какого давно уже тамъ не замѣчалось.

Усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ въ Китаѣ, Японіи, Россіи и другихъ государствахъ, а также большой спросъ на морскія суда и вслѣдствіе этого усиленная ихъ постройка въ Англіи, Германіи и Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ вызвали требованіе на желѣзо, по количествамъ не соотвѣтствующее производству всего свѣта, и вотъ почему мы въ настоящее время переживаемъ періодъ страшно высокихъ цѣнъ, хотя надобно добавить, что производство чугуна въ прошломъ году сильно увеличилось.

Въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ, Англіи и Германіи производство чугуна сравнительно съ двумя предыдущими годами было слѣдующее:

	1899 г.	1898 г.	1897 г.
	Милліоны пудовъ.		
Сѣв.-Амер. Соед. Штаты . . .	844 [1]	730	598
Великобританія	600	547	545
Германія	490 [2]	442	420
Всего . . .	1,934	1,719	1,563

Съ 1897 г. по 1899 г. увеличеніе производства лишь въ приведенныхъ трехъ государствахъ доходило до 371 милл. пуд. или до 24%. Тѣмъ не менѣе требованіе на желѣзо и сейчасъ такъ значительно, что цѣны за послѣднее время не измѣнились и скорѣе окрѣпли.

Цѣны на желѣзо въ Англіи были въ особенности высоки послѣ франко-прусской войны, въ теченіе 1872 — 1875 гг., затѣмъ наступилъ періодъ низкихъ цѣнъ до 1890 г., когда цѣны на короткое время нѣсколько возвышались. Въ теченіе всего 1898 г. въ Англіи цѣны были довольно низкія, хотя выше цѣны 1895 г., но съ 1-го января 1899 г. замѣчается быстрое возвышеніе цѣнъ при страшномъ требованіи на чугунъ, желѣзо и сталь.

Нѣкоторое понятіе о томъ, насколько возвысились цѣны на чугунъ въ Англіи и у насъ, дастъ слѣдующая таблица.

Цѣны на *чугунъ* въ Англіи и Петербургѣ [3]:

	1898	1899	
	Декабрь.	Февраль.	Августъ.
	Кредитныхъ копѣекъ за пудъ.		
Миддлсбро, литейный чугунъ № 1 . .	35,1--35,5	38	51
Миддлсбро, литейный чугунъ № 4 . .	32—32,6	36—37	49
Петербургъ, Шотсъ № 1	106	112	125
Петерб., клевеландъ № 3	90—92	98	110
Петербургъ, иностранный гематитъ .	98	105	120
Петербургъ, русскій южный	89—95	93—100	97—105
Петербургъ, русскій уральскій . . .	90 -98	95--100	100—105

[1]) «The Economist», 10 февраля 1900 г.
[2]) «Stahl und Eisen», 1 февраля 1900 г.
[3]) „Внѣшн. торговля Россіи“ за августъ 1899 г., изд. Деп. Там. Сборовъ.

Петербургскія цѣны послѣдняго времени намъ неизвѣстны; въ Глазго цѣна 7-го февраля нор. стиля за шотландскій чугунъ была 54 коп. за пудъ, въ Мидлсбро гематиты котировались по 55 коп. за пудъ.

Наши цѣны на чугунъ, а стало быть, на желѣзо, сталь и издѣлія изъ этихъ металловъ страшно дороги и обременительны для потребителей. Удешевить желѣзо можно допущеніемъ безпошлинныхъ привозовъ руды желѣзной, чугуна, угля и кокса.

Мнѣніе горныхъ инженеровъ намъ извѣстно: они видятъ спасеніе для заводовъ лишь въ пошлинахъ, тогда какъ Уралъ нуждается вовсе не въ пошлинахъ, а въ полномъ преобразованіи. На Уралѣ, за малыми исключеніями, лѣсное хозяйство ведется безобразно; объ углежженіи мы приводили примѣры въ настоящей статьѣ, выработка чугуна на коробъ древеснаго угля остается незначительной, наконецъ, и сейчасъ есть печи на нѣкоторыхъ заводахъ, работающія на холодномъ дутьѣ, какъ 50—60 лѣтъ тому назадъ. Уголь и руда обходятся заводамъ слишкомъ дорого, вслѣдствіе отсутствія дорогъ на Уралѣ; но понизить провозную плату пошлины не могутъ—для перевозки матеріаловъ на заводы нужны легкія и дешевыя желѣзныя дороги. Развѣ у насъ на югѣ заводы могли бы работать чугунъ дешево при отсутствіи путей сообщенія?!

Англичане сейчасъ плавятъ 50% чугуна изъ привозныхъ рудъ, часть которыхъ получается ими изъ сосѣдней намъ Швеціи. А мы отказываемся отъ шведской дешевой руды, заставляя населеніе платить двойныя цѣны за чугунъ.

О томъ, что намъ желательно имѣть дешевое желѣзо, не можетъ быть двухъ мнѣній; что же касается до того, какимъ образомъ этого достигнуть, мнѣнія расходятся. Нѣмцы увеличили свою промышленность не посредствомъ удорожанія товаровъ пошлинами, а благодаря трудамъ своихъ ученыхъ и практиковъ; у насъ же продолжаютъ вести дѣло спустя рукава, надѣясь лишь на пошлины, вызывающія дороговизну всѣхъ предметовъ потребленія.

Уральская желѣзодѣлательная промышленность, существовавшая раньше безъ пошлинъ, теперь видитъ въ нихъ свое единственное спасеніе; въ то же время тѣ же уральскіе заводчики, за малыми исключеніями, и не подумали о постройкѣ дорогъ въ лѣса и о техническихъ улучшеніяхъ вообще.

Выгодное производство желѣза, при отсутствіи дорогъ для подвоза руды и топлива, немыслимо, и если оно всетаки существуетъ, то лишь въ ущербъ всему населенію; потому въ ущербъ, что населенію приходится переплачивать на желѣзѣ, вслѣдствіе отсутствія желѣзныхъ дорогъ въ главномъ желѣзо-дѣлательномъ центрѣ.

Желѣзныя дороги, можно сказать, создали желѣзодѣлательную промышленность на югѣ, потому что безъ дорогъ эта промышленность не могла бы существовать, точно такъ же, какъ и каменноугольная и другія. Вообще, въ настоящее время мы видимъ, что безъ желѣзныхъ дорогъ немыслимо развитіе промышленности, и на этомъ основаніи мы утверждаемъ, что усиленіе производства чугуна на Уралѣ возможно лишь въ томъ случаѣ, если заводы будутъ соединены рельсовыми путями съ рудными мѣсторожденіями и лѣсами. Желѣзныя дороги удешевятъ производство желѣза на Уралѣ, и желательно, чтобы это удешевленіе пошло бы на пользу населенія, а не заводчиковъ, не сдѣлавшихъ ничего для удешевленія желѣза. Надо при этомъ имѣть въ виду, что желѣзныя дороги могутъ возить дешево лишь въ томъ случаѣ, если ихъ устройство и затѣмъ эксплоатаціонные расходы не удорожаются искусственно.

Постройка желѣзныхъ дорогъ на Уралѣ, затрата на это дѣло нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ рублей желательны лишь въ томъ случаѣ, если при этомъ вспомнятъ о нуждахъ населенія, не участвующаго въ производствѣ желѣза.

Дороговизна желѣза препятствуетъ установленію по нашей сѣти болѣе доступныхъ для населенія тарифовъ... Нашъ желѣзно-дорожный тарифъ на хлѣбъ, напримѣръ, вдвое дороже американскаго тарифа, вслѣдствіе чего наши сельскіе хозяева, находящіеся въ 1.500 верстъ отъ Петербурга, не дополучаютъ на мѣстахъ производства до 10 коп. въ пудѣ; но желѣзныя дороги, переплачивая сами на всемъ, не могли бы безъ ущерба для себя понизить тарифъ, такъ что переплаты желѣзныхъ дорогъ на желѣзѣ въ концѣ концовъ оплачиваются населеніемъ, оно же переплачиваетъ и на всѣхъ остальныхъ предметахъ потребленія.

Высокій таможенный тарифъ, дѣйствующій уже давно, вызвалъ оскудѣніе деревни, и это оскудѣніе не можетъ быть исправлено измѣненіемъ сроковъ взысканія прямыхъ податей; нужны, полагаемъ, коренныя мѣры и на первомъ мѣстѣ ихъ тѣ, которыя ближе ведутъ къ снабженію населенія *дешевымъ желѣзомъ*.

VI. Нефтяная промышленность Россіи и Америки [1]).

Нефть имѣется во многихъ мѣстностяхъ земного шара, и въ послѣднее время ея добычей занимаются въ Румыніи, Австріи (Галиціи), Германіи, Перу, Японіи, на островѣ Формоза, въ Нидерландской Индіи и еще кое-гдѣ; но нигдѣ нефтяная промышленность не имѣетъ того мірового значенія, какое, по справедливости, принадлежитъ нефтянымъ богатствамъ Россіи и Америки, вслѣдствіе чего мы здѣсь и ограничимся приведеніемъ данныхъ о добычѣ нефти въ послѣднихъ двухъ государствахъ. Прежде чѣмъ заняться сравненіями нашей промышленности съ американской, мы считаемъ небезъинтереснымъ привести здѣсь нѣсколько данныхъ о томъ, какъ и при какихъ условіяхъ развивалась у насъ добыча бакинской нефти.

Нефтяныя богатства Апшеронскаго полуострова извѣстны уже очень давно, но болѣе точныя данныя о бакинской нефти были составлены академикомъ Кемпферомъ, посѣтившимъ Апшеронскій полуостровъ въ XVII в. Въ 1735 г. академикъ Лерхе проѣхалъ отъ неугасаемаго огня до Балаханъ, къ чернымъ нефтянымъ кладезямъ, которыхъ находилось во время Персидскаго шаха 52, но въ дѣйствіи ихъ оставалось только 26. «Нефть изъ кладезей, говоритъ Лерхе, выливаютъ въ большія и глубокія каменныя ямы, а отсюда въ большихъ кожаныхъ мѣшкахъ на арбахъ возятъ въ Баку. Кладези глубиною 20 саж., изъ коихъ одинъ весьма сильно бьетъ и ежедневно доставляетъ до 200 пудовъ, онъ шибко кипитъ и производитъ большой шумъ». По словамъ того же Лерхе, «нефть во всѣхъ домахъ употребляли какъ топливо и какъ средство противъ ревматизма и цынги. Ее пили, вмѣсто рюмки вина, и отъ каменной болѣзни и выздоравливали» [2]).

По трактату съ Персіей, заключенному въ Гюлистанѣ (12 октября 1813 г.), Бакинское, Кубанское и Дербентское ханства были окончательно присоединены къ Россіи, и съ тѣхъ поръ свѣдѣнія о добычѣ нефти на Апшеронскомъ полуостровѣ дѣлаются полнѣе. Съ 1813 по 1820 г. нефтяной промыселъ былъ совер-

---

[1]) Народное Хозяйство, книга 4 за 1900 г.
[2]) В. Рагозинъ. Нефть и нефтяная промышленность. С.-Петербургъ, 1884 г.

шенно свободенъ отъ всякихъ налоговъ. Въ концѣ 1820 г. нефтяные источники были отданы въ откупное содержаніе на 4 года, причемъ доходъ казны отъ откупа составлялъ по 100 тыс. руб. въ годъ. Въ 1825 г. всѣ источники (нефтяные и соляные) переходятъ въ казенное управленіе, и доходъ казны уменьшается до 76 тыс. руб. въ годъ. Съ 1826 по 1830 г. всѣ источники (въ томъ числѣ и соляные) снова были отданы въ откупное содержаніе по 97 тыс. руб. въ годъ, изъ которыхъ собственно на нефть приходится около 75 тыс. руб. Добыча нефти на Апшеронскомъ полуостровѣ (въ другихъ мѣстностяхъ Кавказа, за исключеніемъ острова Челекена, добыча была ничтожна) и доходы, получаемые съ этой промышленности казной, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1832—33 г. (откупа) доходъ выражался 150—180 тыс. п., а доходъ казны, приходившійся исключительно съ нефти (77% общаго дохода казны)—70 тыс. руб., что на пудъ нефти составляло 42 коп. Въ 1834 — 1844 г. добыча колебалась въ предѣлахъ 212—235 тыс. п., доходъ 65—96 тыс. р., а въ среднемъ на пудъ нефти—въ предѣлахъ 28—45 коп.; въ 1845—49 г. добывалось попрежнему 200 тыс. съ небольшимъ пудовъ, доходъ казны съ нефти былъ около 80 тыс. руб., что въ среднемъ на 1 пудъ составитъ 31 — 37 копѣекъ. Съ 1 января по 1 апрѣля 1850 г. доходъ казны съ соляныхъ и нефтяныхъ источниковъ составлялъ 99 тыс. рублей, а съ 15 апрѣля 1850 г. по 15 апрѣля 1854 г. источники были сданы на откупъ по 111 тыс. руб. въ годъ. Съ 15 апрѣля 1854 г. по 15 апрѣля 1862 г. они вновь были на откупу по 117 тыс. руб. въ годъ; съ 15 апрѣля 1862 г. по 1 января 1863 г. сумма, полученная казной съ откупа, составляла 117 тыс. руб.; съ 1 января 1863 г. по 1867 г. нефтяные источники были сданы г. Мирзоеву по 162 тыс. руб. въ годъ, добыча же нефти за это время составляла: въ 1863 г. 340 тыс. пуд., въ 1864 г.—538 т. п., въ 1865 г.—554 т. п., въ 1866 г. — 692 т. п. Изъ суммы въ 162 тыс. руб. на долю нефти приходилось 77%, или по 125 тыс. руб. въ годъ. На 1 пудъ нефти доходъ казны составлялъ въ 1863 г. 37 к., въ 1864 г. — 23 к., въ 1865 г. — 23 к., въ 1866 г.—18 к.

Съ 1 января 1867 г. по 1 января 1873 г. доходъ казны и добыча нефти были слѣдующіе:

1867 г.	999 т. п.	1870 г.	1,704 т. п.
1868 »	736 » »	1871 »	1,376 » »
1869 »	1,685 » »	1872 »	1,536 » »

Казенный доходъ составлялъ по 105 тыс. руб. въ годъ, а на 1 пудъ нефти въ названные годы 10, 14, 6, 6, 7 и 6 коп.

Добыча нефти у насъ, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, возвысилась, спустя 60 лѣтъ послѣ начала добычи, лишь до 1,5 мил. пудовъ. Причины этого явленія слѣдуетъ искать въ системѣ откуповъ и въ томъ, что нефтяные источники съ 1834 по 1850 годъ находились въ казенномъ управленіи. При малой добычѣ и при высокой цѣнѣ нефти (доходы казны съ нефти составляли, какъ мы видѣли, отъ 27 до 45 к. за пудъ), потребленіе таковой не могло увеличиваться такъ быстро, какъ при свободной конкурренціи между нефтепромышленниками; притомъ выработка керосина изъ нефти началась лишь съ 1860 г., до тѣхъ же поръ нефть сбывалась въ сыромъ видѣ и въ количествахъ 100 — 120 тыс. пуд. вывозилась въ Персію, остальныя количества расходились на Кавказѣ.

Насколько плачевно было положеніе нашей нефтяной промышленности 30 лѣтъ тому назадъ, могутъ дать понятіе слѣдующія строки, взятыя нами изъ книги Г. Рагозина (Нефть. С.-Петербургъ, 1884 г.): «Влѣво отъ большой дороги, ведущей изъ Баку въ деревню Маштаги, противъ деревни Балаханы, гдѣ были сосредоточены всѣ силы откупщика, разбросано нѣсколько неглубокихъ колодцевъ, нигдѣ по всей площади не слышно свистка паровой машины, не видно никакой работы, никакого оживленія и вообще ничего такого, что показывало бы знакомство обитателей или владѣльцевъ этой мѣстности съ усовершенствованными техническими пріемами работы, а, напротивъ, на всемъ лежитъ какая то печать примитивности. Нефть вычерпывается изъ колодцевъ кожаными мѣшками — бурдюками — съ помощью веревокъ, перекинутыхъ черезъ блокъ и привязанныхъ къ лошади. Перевозится она въ кожаныхъ же мѣшкахъ на двухколесныхъ арбахъ туземной конструкціи, съ высокими трехъ-аршинными колесами, приспособленными къ ѣздѣ по песчаной мѣстности. Только на окраинѣ мѣстности, какъ бы случайно попавшей не на свое мѣсто, одиноко торчатъ двѣ высокія буровыя вышки, да и въ тѣхъ, словно для полной гармоніи съ окружающею тишиною и монотонностью, пріостановлены всѣ работы. Далѣе, всюду оголенная песчаная мѣстность, кое-гдѣ испещренная мелкимъ кустарникомъ и небольшими виноградниками. Что же касается до самыхъ нефтяныхъ колодцевъ, то они находятся на этой площади въ томъ же видѣ, какъ завѣщали ихъ потомству персидскіе владыки и бакинскіе ханы. Научное знаніе не прикасалось къ нимъ и не нарушало ихъ дѣвственной неприкосновенности *вплоть до 31 декабря 1872 г.*, когда кончилось продолжительное и тяжелое для промышленности царство откупа». Изъ приведенной выписки видно, насколько неумѣло велась еще въ началѣ 70-хъ годовъ добыча нефти на Апшеронскомъ полуостровѣ. Совсѣмъ другую

картину мы видимъ въ Америкѣ. Добыча нефти у насъ, возникнувъ уже въ началѣ XIX столѣтія, къ 1872 г. увеличилась лишь до 1,5 мил. пуд., а въ Америкѣ, гдѣ къ добычѣ было приступлено лишь съ 1859 г. [1]), т.-е. тотчасъ послѣ открытія Пенсильванскихъ нефтяныхъ источниковъ, добыча съ 1859 по 1872 г. возрастала слѣдующимъ образомъ. Было добыто нефти:

	1859 г.	1860 г.	1865 г.	1870 г.	1872 г. [2])
тысячъ пудовъ	18	4.575	22,188	40,361	53,459 [3])

Въ Америкѣ добыча нефти росла въ громадной степени, благодаря тому, что нефть въ видѣ керосина нашла себѣ сбытъ за границу. Внутренній спросъ не могъ бы вызвать такого увеличенія добычи, какое имѣло мѣсто тотчасъ послѣ начала разработки пенсильванскихъ богатствъ. Съ другой стороны, для удешевленія доставки нефти въ порты, американцы построили цѣлый рядъ нефтепроводовъ изъ Пенсильваніи въ Филадельфію, Нью-Іоркъ и т. д., гдѣ и устроили керосиновые заводы. Впослѣдствіи нефтепроводы были проведены въ наиболѣе значительные американскіе города. У насъ добыча нефти стала увеличиваться послѣ того, какъ керосинъ и нефтяные остатки было найдено возможнымъ перевозить наливомъ, для перевозки же нефти и продуктовъ изъ нея по желѣзнымъ дорогамъ были устроены вагоны-цистерны. Затѣмъ, въ серединѣ 70-хъ годовъ, для вывоза нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку въ Батумъ, была построена Закавказская желѣзная дорога. О постройкѣ нефтепровода у насъ начали говорить еще въ концѣ 70-хъ годовъ, но лишь въ самое послѣднее время было приступлено, наконецъ, къ устройству керосинопровода, который пока перекачиваетъ керосинъ изъ Михайлова въ Батумъ; дальше — до Баку — керосинопроводъ еще строится; но когда онъ будетъ выстроенъ—неизвѣстно, потому что строители долго не получали заказанныхъ русскому заводу трубъ. Перевозка керосина обходится гораздо дороже, чѣмъ его перекачка, почему американскіе нефтепромышленники поставлены въ болѣе благопріятныя условія, нежели наши бакинскіе. Чтобы уяснить себѣ то значеніе, какое нефтепроводы имѣютъ въ Америкѣ и насколько они удешевляютъ стоимость доставки жидкихъ освѣтительныхъ маслъ, приведемъ слѣдующій примѣрный разсчетъ. На разстояніи Баку-Батумъ (840 верстъ) перевозка керосина обходится по желѣзной дорогѣ въ

---

[1]) Das wirthschaftliche Leben der Völker, von D-r K. von Scherzer. 1885.
[2]) Statistical Abstract of the United States. Washington. 1886.
[3]) Боченокъ принятъ по 9,15 пудовъ.

1/100 коп. съ пуда и версты, или 8,4 коп. съ пуда; обратная доставка порожнихъ вагоновъ-цистернъ стоитъ по 1/200 коп. съ пуда и версты, 4,2 коп. за все разстояніе, а всего общій расходъ доходитъ до 12,6 коп. съ пуда. Перекачка, на томъ-же разстояніи, должна обходиться дешевле 3 коп. съ пуда, такъ что на перевозкѣ сейчасъ 60 милл. пуд. чистый ежегодный убытокъ государства (чистая потеря) доходитъ до 5,5 милл. рублей, а между тѣмъ перевозка керосина изъ Баку въ Батумъ, какъ мы знаемъ, производится уже очень давно. Нефтяные остатки мы также перевозимъ, а не перекачиваемъ по трубамъ, вслѣдствіе чего стоимость ихъ въ московскомъ раіонѣ выше, чѣмъ бы она была при перекачкѣ. Само собой разумѣется, что перевозка керосина или нефтяныхъ остатковъ водой, какъ это у насъ и практикуется, выгодна, но дальнѣйшая перевозка отъ Волги во внутреннія губерніи по желѣзнымъ дорогамъ удорожаетъ и керосинъ и нефтяные остатки, и мы полагаемъ, что устройство сѣти трубопроводовъ способствовала бы удешевленію керосина во многихъ мѣстностяхъ Россіи [1]). Въ Америкѣ такихъ трубопроводовъ имѣется свыше 50 тыс. верстъ. Сопоставимъ добычу бакинской и американской нефти, съ 1875 г. по 1889 г. по пятилѣтіямъ и за послѣднія 10 лѣтъ по годамъ. Добыча нефти составляла:

Года:	Въ Сѣверо-Амер. Соед. Штатахъ.	Въ Баку.
	Милліоновъ пудовъ.	
1875—1879 въ среднемъ	128	13
1880—1884 » »	242	53
1885—1889 » »	253	165 [3])
1890 » »	419	240 [4])
1891 » »	496	270
1892 » »	462	279
1893 » »	443	321
1894 » »	451	309
1895 » »	484	364
1896 » »	558	393
1897 » »	554	428
1898 » »	506 [2])	487
1899 » »	?	525 [5])

[1]) Устройство нефтепроводовъ въ настоящее время, повидимому, начинаетъ привлекать къ себѣ большое вниманіе предпринимателей. При всемъ сочувствіи къ этому дѣлу, нельзя не высказать здѣсь пожеланія полной гласности всѣхъ проектовъ, какіе будутъ проводиться разными компаніями иностранныхъ и «русскихъ» капиталистовъ въ высшихъ правительственныхъ сферахъ. Только всесторонняя гласная критика можетъ въ данномъ случаѣ предупредить ошибки и промахи и оградить общіе интересы страны отъ обычныхъ у насъ аппетитовъ разныхъ грюндеровъ и ихъ пособниковъ. *Ред.*

[2]) Statistical Abstract of the United States. Washington. 1899.

[3]) Сборникъ Статистич. Свѣдѣній о русской и американской нефтяной промышленности. Баку. 1890.

[4]) Отчетъ Главнаго Управ. Неоклад. Сборовъ за 1898 г. Спб. 1899 г.

[5]) Данныя за послѣднее время приводятся въ концѣ книги.

Изъ приведенной таблицы видно, что добыча нефти въ Баку (Балаханская, Сабунчинская, Романинская, Биби-Эйбатская и Бинагадинская площади) росла чрезвычайно быстро и что она въ послѣднее время догнала американскую добычу. Но сравненія наши будутъ не полны, если мы не упомянемъ здѣсь, что качество американской и бакинской нефти чрезвычайно различно: въ то время какъ американская нефть даетъ до 90% продуктовъ перегонки и лишь 10% остатковъ и потери,—наша нефть даетъ 23,5% керосина, смазочныхъ маслъ и т. д., 53,8% нефтяныхъ остатковъ и 22,7% чистой потери нефти (очевидно—фонтанной). Относительно Америки, въ американскомъ статистическомъ сборникѣ [1]), о производствѣ керосина изъ нефти мы находимъ слѣдующее: изъ сырой нефти выходитъ въ среднемъ 76% освѣтительныхъ маслъ, 11% газолина и бензина, 3% смазочныхъ маслъ, 10% остатковъ и потери.

Для уясненія себѣ нашихъ выходовъ керосина и т. д., приводимъ слѣдующую таблицу [2]):

Года.	Количество добычи нефти.	Вывезено нефти [3]).	Употреблено нефти на выработку продуктовъ.	Вывезено: продуктовъ: керосина и т. д.	Вывезено: нефтяныхъ остатковъ.	Потери нефти.
	Милліоны пудовъ:					
1891	270,2	11,6	258,6	80,7	103,7	74,2
1892	279,4	11,6	267,8	84,8	117,3	65,7
1893	321,1	12,2	308,9	92,5	143,5	72,9
1894	309,4	16,4	293,0	73,7	174,6	44,7
1895	364,3	15,1	349,2	96,1	175,9	77,2
1896	393,3	25,5	367,8	97,8	207,4	62,6
1897	427,9	23,7	404,2	100,1	224,4	79,7
1898	487,1	43,9	443,2	104,1	238,6	100,5
Въ среднемъ .	356,6	20,0	336,6	91,2	173,2	72,2

Приведенныя данныя очень любопытны и указываютъ на слѣдующее. Тогда какъ въ 1891 г. изъ сырой нефти выходило керосина и другихъ продуктовъ 31,2%, въ 1898 г. выходъ составлялъ лишь 23,5%; наоборотъ, количество нефтяныхъ остатковъ возросло съ 40,1% въ 1891 г. на 53,8% въ 1898 г., потеря же нефти, составлявшая въ 1891 г. 28,7%, въ 1898 г. доходила лишь до 22,7%. Весьма большое возрастаніе выходовъ нефтяныхъ остатковъ объясняется вздорожаніемъ ихъ, такъ что при теперешней цѣнѣ на нихъ нѣтъ, очевидно, разсчета вырабатывать, какъ прежде, до

1) Statistical Abstract of the United States. Washington. 1899.

2) Отчетъ Глав. Упр. Неоклад. Сбор. за 1898 г. Отчетъ о ходѣ Акцизнаго дѣла въ Закавказскомъ краѣ, стр. 20.

3) Вывозъ изъ Баку въ Астрахань и Батумъ.

31% керосина. Но такое явленіе, когда отбросы цѣнятся дороже продуктовъ, нельзя считать нормальнымъ. Самое увеличеніе у насъ добычи нефти происходитъ ради полученія остатковъ, за которые платятъ чрезмѣрныя цѣны.

Общее возрастаніе добычи нефти составляло въ 1898 г., противъ 1891 г., 80%, тогда какъ производство керосина, смазочныхъ маслъ и т. д. возросло за тотъ же періодъ лишь на 29%. Здѣсь не безъинтересно будетъ взглянуть на продукты, получаемые въ Баку изъ нефти. За послѣдніе 2 года было получено:

Года.	Керосина.	Смазочныхъ маслъ.	Соляровыхъ маслъ.	Бензина.
		Въ тысячахъ пудовъ.		
1897	89,643	8,875	404	274
1898	92,017	10,291	443	344

Изъ этихъ данныхъ видно, что производство 1897 и 1898 гг. было нѣсколько даже ниже вывоза продуктовъ изъ Баку, что происходило вслѣдствіе неполноты свѣдѣній, такъ какъ лишь съ 1898 г. было постановлено собирать отъ бакинскихъ заводчиковъ возможно полныя данныя. Какъ бы то ни было, но выходъ керосина у насъ, изъ громадныхъ количествъ добываемой нефти, ничтоженъ, почему нашъ вывозъ нефтяныхъ продуктовъ за границу значительно уступаетъ американскому, точно такъ же, какъ наше внутреннее потребленіе керосина меньше, чѣмъ въ Америкѣ.

До сихъ поръ мы говорили о бакинской нефтяной промышленности и теперь считаемъ умѣстнымъ сказать нѣсколько словъ о добычѣ нефти въ другихъ районахъ Закавказья. Кромѣ Баку, нефть добывается еще въ Ширакской степи, близъ Царскихъ колодцевъ, Тифлисской губ., Сигнахскаго уѣзда и затѣмъ въ мѣстности Нафталанъ—Елисаветпольской губерніи; но эти мѣсторожденія значенія не имѣютъ. Въ Нафталанѣ существуетъ небольшой заводъ, перерабатывающій мѣстную тяжелую нефть на асфальтъ, смазочныя масла и цѣлебную мазь (противъ ревматизма), всего отъ 2 до 3 тысячъ пудовъ ежегодно. Въ 1898 г. приготовлено: цѣлебной мази до 1.450 пуд., смазочнаго масла до 1.330 пуд. и асфальта до 750 пуд. Заводъ близъ Царскихъ колодцевъ, въ прежніе годы приготовлявшій по нѣсколько тысячъ пудовъ керосина, отъ 500 до 1.500 пуд. бензина и отъ 7 до 17 тыс. пуд. мазута,—въ 1898 г. не работалъ вовсе [1]). Гораздо большее значеніе имѣетъ добыча нефти на Сѣверномъ Кавказѣ, а именно въ Терской и Кубанской областяхъ, а также въ Закаспійскомъ краѣ. По отчетамъ

[1]) Отчетъ Главнаго Управ. Неокладн. Сбор. за 1898 г.

Горнаго Департамента [1]), всего за 5 лѣтъ въ трехъ областяхъ было добыто:

Года:	Въ Терской.	Въ Кубанской.	Въ Закаспійской.
	Въ тысячахъ пудовъ.		
1893	8,372	531	243
1894	5,241	1,230	85
1895	28,375	1,342	85
1896	23,489	1,411	90
1897	18,330	1,441	87

Добываемая въ трехъ поименованныхъ областяхъ нефть употребляется какъ топливо, такъ какъ выходъ изъ нея керосина совсѣмъ ничтоженъ. Въ 1899 г. общая добыча грозненской нефти (Терской области) доходила до 24,2 мил. пуд. Усиленіе добычи грозненской нефти будетъ имѣть мѣсто тотчасъ послѣ устройства нефтепровода, потому что возить нефть по желѣзнымъ дорогамъ слишкомъ дорого. Тогда какъ перекачка нефти въ Америкѣ обходится въ $1^3/_4$ коп. съ пуда за разстояніе въ 500 верстъ [2]), перевозка на этомъ разстояніи стоила бы, даже по очень дешевому тарифу, 5—6 коп. съ пуда.

Общество иностранныхъ капиталистовъ предполагало дать выходъ грозненской нефти въ Черное море, устроивъ нефтепроводъ изъ Грознаго въ Поти, но противъ этого проекта возстали донецкіе углепромышленники, усматривая въ нефти опаснаго конкуррента своему углю. Устройство нефтепровода въ Поти не было разрѣшено хлопотавшей объ этомъ компаніи, которая, сколько намъ извѣстно, не требовала никакихъ льготъ или субсидій. Взамѣнъ перваго проекта, возникъ новый проектъ нефтепроводовъ изъ Грознаго въ Астрахань, и это дѣло, повидимому, имѣетъ всѣ шансы на осуществленіе. Однако, грозненскія нефтяныя богатства настолько велики, что было бы желательно для грозненской нефти открыть доступъ и къ Черному морю, гдѣ могло бы отапливаться ею черноморское пароходство.

Ознакомившись съ добычей нефти у насъ и въ Америкѣ, обратимся къ цѣнамъ нефти и керосина и разсмотримъ причины, повліявшія на ихъ возвышеніе. Керосинъ въ Америкѣ находится въ рукахъ синдиката, который регулируетъ міровыя цѣны; это тѣмъ болѣе возможно, что, кромѣ Россіи и Америки, производство керосина въ другихъ государствахъ очень незначительно. Американскій «Standard Oil Trust» существуетъ уже очень давно и, по

[1]) Стат. Сбор. Горнопром. Россіи за разные года.

[2]) „Каспій„, №№ 242—244 за 1892 г. „Будущность нашей нефтяной промышленности“.

мнѣнію сторонниковъ синдикатовъ, американскій трэстъ повліялъ на удешевленіе керосина. Дѣйствительно, при первомъ взглядѣ на слѣдующую таблицу, кажется, какъ будто, и въ самомъ дѣлѣ американскій синдикатъ имѣлъ понижающее вліяніе на цѣны нефти и керосина, но въ дѣйствительности это далеко не такъ, потому что керосинъ могъ завоевать себѣ европейскіе рынки лишь при дешевизнѣ. Вотъ цѣны на эти продукты въ Америкѣ съ 1871 г.:

Года.	Цѣна керосина за пудъ.	Цѣна нефти на мѣстѣ за пудъ.	Года.	Цѣна керосина за пудъ.	Цѣна нефти на мѣстѣ за пудъ.
	Въ кредитныхъ копѣйкахъ.			Въ кредитныхъ копѣйкахъ.	
1871 . . .	213	93	1880 . . .	80	20
1872 . . .	209	83	1881 . . .	71	20
1873 . . .	160	36	1882 . . .	65	15
1874 . . .	115	25	1883 . . .	72	22
1875 . . .	114	26	1884 . . .	73	18
1876 . . .	168	53	1885 . . .	69	19
1877 . . .	140	50	1886 . . .	62	15
1878 . . .	96	24	1887 . . .	59	14
1879 . . .	71	18			

Цѣны въ Америкѣ на керосинъ и нефть, безспорно, сильно понизились, но не надо забывать, что керосину приходится конкуррировать съ газомъ, замѣнить который онъ могъ лишь при низкой цѣнѣ, такъ что приписывать пониженіе цѣнъ керосина и нефти исключительно американскому синдикату—значитъ не считаться съ фактами. Цѣны керосина до 80-хъ годовъ, падали потому, что по болѣе высокимъ цѣнамъ сбытъ его могъ быть лишь ограниченнымъ; далѣе, въ 80-хъ годахъ, появленіе на европейскихъ рынкахъ все въ большихъ и большихъ количествахъ русскаго керосина — бакинскаго, естественно, не могло не отражаться въ томъ же понижательномъ смыслѣ на цѣнахъ американскаго керосина. Усиленный вывозъ керосина изъ Россіи принудилъ даже американскій синдикатъ вступить съ нашими керосинозаводчиками въ переговоры о нормировкѣ цѣнъ. Въ свою очередь, добыча сырой нефти въ Америкѣ колебалась въ зависимости отъ цѣнъ. Такъ, паденіе цѣнъ въ 1874—75 г. вызвало сокращеніе добычи въ 1875—76 г. Послѣ пониженія цѣны керосина въ 1882 г. до 65 коп., американская добыча въ 1883 г. также падала. Если бы американскій синдикатъ могъ удержать цѣны 1871—72 годовъ, то онъ это, конечно, сдѣлалъ бы; но такъ какъ, при низкихъ цѣнахъ каменнаго угля въ 80-хъ годахъ, газъ обходился очень дешево, то керосинъ, конечно, долженъ былъ дешевѣть, чтобы удержать за собой широкое распространеніе. Пониженіе стоимости керосина на европейскихъ рынкахъ объясняется еще и тѣмъ, что

около 20 лѣтъ тому назадъ перевозка керосина стала производиться не въ бочкахъ, какъ раньше, а наливомъ. У насъ, конкурренція между заводами повлекла за собой сильное пониженіе цѣнъ въ 80-хъ годахъ, что было очень выгодно потребителямъ. Выше мы приводили цѣны на нефть въ Баку, здѣсь же взглянемъ на цѣны нефти, начиная съ 1872 года, послѣ отмѣны откуповъ:

Годы.	За пудъ копѣекъ.	Годы.	За пудъ [1] копѣекъ.
1873	5	1880	3
1875	10	1882	2
1877	8	1884	$3^1/_2$
1879	5	1885	4

Въ 1888 г. цѣна нефти колебалась между $^3/_4$ и $1^1/_2$ коп. за пудъ на мѣстахъ добычи и 2—3 коп. за пудъ съ доставкой на заводы. Въ январѣ 1888 г. цѣна нефти даже понижалась до 4 коп. за 10 пудовъ. Въ 1889 г. цѣна на нефть нѣсколько возвысилась, достигнувъ въ іюлѣ $4^1/_2$—$4^3/_4$ к. за пудъ на мѣстахъ добычи и 6 коп. на заводахъ. За послѣднія 10 лѣтъ цѣны на нефть у насъ и въ Америкѣ были слѣдующія:

Года.	Цѣна сырой нефти въ Баку на промыслахъ.	Цѣна сырой нефти въ Пенсильваніи на промыслахъ.
	копѣекъ за пудъ.	
1890	6,5 [2]	16,4 [3]
1891	2,7	11,9
1892	1,1	11,2
1893	1,4	11,5
1894	3,1	15,3
1895	6,3	23,2
1896	7,8	20,4
1897	7,7	19,5
1898	9,8	23,1
1899—Октябрь	16—17	-

Въ Америкѣ нефть на промыслахъ стоила всегда дороже, чѣмъ у насъ, потому что, во-первыхъ, давала большія количества цѣнныхъ продуктовъ, чѣмъ у насъ, во-вторыхъ, потому, что нефть, благодаря, трубопроводамъ во всѣ наиболѣе важные центры, можно было перекачивать по низкой цѣнѣ. Но тогда какъ потеря нефти, при выработкѣ изъ нея керосина, въ Америкѣ была, какъ мы видѣли, крайне ничтожна, у насъ заводчики получали главный доходъ

---

[1]) Инженеръ, № 4 за 1890 г. Нефтяная промышленность Россіи и Америки.
[2]) Сводъ товарныхъ цѣнъ за 1890—96, 1897 и 1898 г. Обзоръ Внѣш. Торгов. за октябрь 1899 г.
[3]) Statistical Abstracts of the United States за раз. г.

именно отъ остатковъ [1]). Изъ приведенныхъ въ выноскѣ данныхъ видно, что керосинъ могутъ съ выгодой производить лишь заводы, имѣющіе собственную нефть. Такіе заводы, считая себѣ нефть не по рыночной цѣнѣ, давали громадныя прибыли. Такъ, заводъ Каспійскаго товарищества, на капиталъ въ 2 милл. рубл., выдалъ за 1898 годъ 860 тыс. рубл. или 43% дивиденда, причемъ списалъ, кромѣ того, очень большія суммы на погашеніе.

Качество нашей нефти значительно хуже американской, цѣна же ея въ послѣднее время поднята искусственно громаднымъ требованіемъ на нефтяные остатки, для цѣлей отопленія.

Мы приводили выше данныя о вывозѣ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку; въ 1899 г. этотъ вывозъ, вѣроятно, достигалъ 250 мил. пуд., вывозъ 1898 г. доходилъ до 239 мил. пуд. кромѣ того, было вывезено до 44 мил. пуд. сырой нефти, которая, съ своей стороны, также дала отбросы или остатки, потребляемые на топливо. Цѣна

---

[1]) Вотъ, что мы находимъ по этому предмету въ Отчетѣ главнаго управленія неокладныхъ сборовъ за 1898 г.: „Изъ общаго количества, полученнаго въ 1898 г. (въ Баку) керосина, приблизительно 40 милл. пуд. выработано исключительно изъ собственной нефти, 20 милл. изъ покупной и до 37 милл. изъ своей и покупной нефти. Послѣднее производство выпадаетъ въ главной долѣ на три завода: Нобеля—25 милл. пуд. (при отношеніи своей нефти къ покупной какъ 1:1,5), Шибаева—7 милл. (отнош. 1,5:1) и Рыльскаго—5 милл. (отнош. 1:1,2). По этимъ даннымъ сырой матеріалъ входитъ въ стоимость производства на пудъ керосина:

На заводахъ, работавшихъ на собственной нефти		4,0 коп.
» » » » покупной »		10,2 »
» » Нобеля		7,72 »
» » Шибаева		6,48 »
» » Рыльскаго		7,38 »

Кромѣ стоимости сырья, расходы производства слагаются: изъ расходовъ на администрацію и рабочихъ, стоимости очистки, расходовъ на топливо и изъ неизбѣжныхъ потерь. По имѣющимся даннымъ по тремъ крупнымъ заводамъ стоимость керосина такова:

а) Заводчикамъ, работавшимъ на собственной нефти: стоимость нефти 4,27×4==17,08 коп., рабочіе и администрація 0,75 к., очистка 1,30 к., топливо 0,21×4==084 к., прочіе накладные расходы 0,13×4=0,52 к., всего 20,49 коп.

б) Заводчикамъ, работавшимъ на покупной нефти: нефть 4,27×10,2=43,55 коп., рабочіе и администрація 0,75 к., очистка 1,30 к., топливо 0,21×10,2=2.14 коп., прочіе расходы 0,13×10,2=1,33 к., всего 49,07 коп.

в) Заводчикамъ, работавшимъ на смѣшанной нефти, своей и покупной, стоимость производства опредѣляется въ трехъ комбинаціяхъ: въ 37,3—31,6—35,7 коп. пудъ.

Средняя годовая (биржевая) цѣна керосина была 14,2 коп., такъ какъ, при производствѣ 1 пуда керосина (изъ 4,27 пуд. нефти), получается до 3 пуд. нефтяныхъ остатковъ, средняя годовая цѣна коихъ была 10,9 коп., слѣдовательно, на 1 пуд. керосина очищалось 32, 7 коп. на нефтяныхъ остаткахъ. Общіе подсчеты по различнымъ категоріямъ заводовъ сводятся къ слѣдующему: а) на заводахъ, работавшихъ на собственной нефти, на 20,49 коп. расхода очищалось 14,2+32,7 20,49=26,4 коп., или по 1 р. 29 коп. на рубль.; б) на заводахъ, работавшихъ на покупной нефти, на 49,07 коп. расхода получалось 32,7+14,2—49,07=2,17 коп. убытка, или на каждый рубль терялось 4,4 коп.; в) на заводахъ, работавшихъ на своей и покупой нефти, прибыль составляла на рубль отъ 25,74 до 48, 4 коп. Эти подсчеты вполнѣ согласуются съ общей картиною дѣйствія бакинскихъ заводовъ, насколько таковая обрисовывается изъ данныхъ о работѣ заводовъ“.

нефтяныхъ остатковъ въ Москвѣ [1]) наливомъ въ октябрѣ 1899 г. доходила до 31—32 коп.; съ доставкой цѣна была 33—34 коп. Дальнѣйшее возвышеніе цѣны нефтяныхъ остатковъ могло бы быть парализовано пониженіемъ желѣзно-дорожнаго тарифа на англійскій уголь изъ Петербурга въ Москву до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты и отмѣной пошлины на уголь; въ такомъ случаѣ, англійскій уголь въ Москвѣ обходился бы, въ обыкновенное время, въ 18 коп. за пудъ, при каковой цѣнѣ за нефтяные остатки нельзя бы было платить дороже 25 коп. за пудъ.

Введеніе пошлины на каменный уголь въ серединѣ 80-хъ годовъ и повышеніе желѣзно-дорожнаго тарифа изъ Петербурга въ Москву заставили московскихъ фабрикантовъ перейти на отопленіе нефтью. Искусственное удорожаніе топлива намъ всегда казалось крайне непрактичнымъ, и мы полагаемъ, что при желаніи удешевить нефть, слѣдуетъ начать съ удешевленія каменнаго угля. Затѣмъ, само собой разумѣется, давно бы слѣдовало подумать объ устройствѣ нефтепроводовъ для удешевленія нефтяныхъ остатковъ въ разныхъ районахъ, потому что, конечно, не выгодно перевозить по желѣзнымъ дорогамъ столь дешевый продуктъ, какъ нефтяные остатки.

На производство 1 пуда керосина намъ нужно, по вышеприведенному разсчету, 4,27 пуд. нефти, тогда какъ американцамъ требуется для той же цѣли лишь 1,10—1,20 пуд. нефти, причемъ нашъ керосинъ хуже американскаго, что видно-изъ того, что американскій керосинъ на внѣшнихъ рынкахъ цѣнится дороже нашего. За послѣдніе 3 года американскій и русскій керосинъ въ Лондонѣ и Ливерпулѣ продавался по слѣдующимъ цѣнамъ:

Года.	Лондонъ [2]).		Ливерпуль.	
	Русскій керосинъ.	Американскій керосинъ.	Русскій керосинъ.	Американскій керосинъ.
	Копѣекъ за пудъ.			
1897	75,2	84,9	93,9	105,9
1898	81,1	90,8	88,8	114,9
1899—октябрь . .	97	121	109	139

Большая разница въ цѣнахъ въ 1899 г., вѣроятно, происходила вслѣдствіе того, что отмѣтка за нашъ керосинъ значится для керосина наливомъ, тогда какъ американскій керосинъ былъ въ бочкахъ. Но обыкновенная разница доходитъ до 9 — 10 коп. въ пудѣ или до 10 — 11% съ цѣны. На нѣмецкомъ и голландскомъ рынкахъ нашъ керосинъ точно также оцѣнивался дешевле амери-

[1]) Обзоръ Внѣшней Торговли за октябрь 1899 г. Спб. 1900 г.
[2]) Сводъ товарныхъ цѣнъ. Изд. мин. Финансовъ.

канскаго. Низшая цѣна нашего керосина въ Лондонѣ объясняетъ, почему керосинъ въ Нью-Іоркѣ стоилъ дороже, чѣмъ въ Батумѣ. Разница въ цѣнахъ, какъ мы говорили, должна быть въ 9—10 коп. въ пудѣ. При желаніи завоевать европейскіе и азіатскіе рынки, намъ давно бы слѣдовало построить керосинопроводы изъ Баку въ Батумъ и изъ Баку въ Персидскій заливъ. Закавказская желѣзная дорога не въ состояніи перевозить предъявляемыя ей къ перевозкѣ количества керосина, почему въ Баку постоянно существовали 2 цѣны: одна — на керосинъ для вывоза водой въ Астрахань, другая—для вывоза желѣзной дорогой. За послѣднія 5 лѣтъ цѣны керосина въ Баку были:

Года.	Для вывоза по Волгѣ.	Для вывоза въ Батумъ въ вагонахъ-цистернахъ.
	Копѣекъ за пудъ.	
1894	5,6	7,9
1895	13,7	17,5
1896	13,3	24,3
1897	12,0	11,3
1898	14,0	15,4

Цѣны на мѣстѣ производства въ Баку были очень низки, перевозка моремъ и затѣмъ по Волгѣ была также, сравнительно, дешева, но стоимость керосина на мѣстахъ потребленія удорожалась дороговизной стоимости перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и высокимъ акцизомъ въ 60 коп. за пудъ. Керосинъ, предназначенный для вывоза черезъ Батумъ, стоилъ въ Баку дороже, чѣмъ вывозимый моремъ, вслѣдствіе недостатка вагоновъ; поэтому керосинъ, уже сданный дорогѣ и принятый ею, цѣнился дороже. Отсутствіе керосинопровода изъ Баку въ Батумъ стоило Россіи громадныхъ денегъ. Цѣны въ Баку на керосинъ постоянно колебались въ зависимости отъ того, имѣла ли дорога достаточное число вагоновъ для перевозки или нѣтъ.

На VIII [1]) съѣздѣ нефтепромышленниковъ въ Баку была прочитана записка покойнаго К. Стефанини: «Объ улучшеніи условій экспорта керосина на дальній востокъ». Идея устройства керосинопровода изъ Баку къ Персидскому заливу очень симпатична, такъ какъ удешевленіе доставки керосина въ Персидскій заливъ дало бы намъ громадныя преимущества передъ американцами по снабженію рынковъ дальняго востока; но когда осуществится идея г. Стефанини—трудно предсказать.

Мы сравнивали нашу добычу нефти съ американской, приводили данныя о производствѣ керосина въ Баку и теперь считаемъ

[1]) Каспій, № 242—244 за 1892 г.

необходимымъ остановиться на вопросѣ о вывозѣ нефтяныхъ продуктовъ отъ насъ и изъ Америки. Потребность въ керосинѣ и смазочныхъ маслахъ на всемъ свѣтѣ растетъ, а между тѣмъ, за исключеніемъ Америки и Россіи, почти ни одно государство не въ состояніи вывозить нефтяные продукты въ большихъ количествахъ. Такъ, напр., общая добыча нефти Австріи [1]) въ 1897 г. доходила до 17 мил. пуд., добыча Нидерландской Индіи [2]), составлявшая въ томъ же году 15 мил. пуд., въ послѣднее время вновь сокращается. Въ виду такого монопольнаго положенія Америки и Россіи, очень естественно, что крупные заводчики Америки и Баку могутъ устанавливать цѣны по своему произволу, хотя повторяемъ раньше сказанное, что чрезмѣрное удорожаніе керосина повлекло бы за собой пониженіе спроса на него, а потому и для возвышенія его цѣнъ есть границы.

Наша внѣшняя торговля керосиномъ за послѣднее время, конечно, увеличивается въ гораздо большей степени, нежели американская. Въ 1882 г., напр., Россія вывезла 85 тыс. пуд. освѣтительныхъ маслъ, 327 тыс. пуд. смазочныхъ маслъ и 376 тыс. пуд. неочищенной нефти. Съ тѣхъ поръ вывозъ шелъ, постепенно увеличиваясь, и за послѣднія 10 лѣтъ достигъ слѣдующихъ цифръ:

Года.	Нефти сырой.	Освѣтител. маслъ.	Смазочныхъ маслъ.	Астралина, бензина и остальн. прод.	Всего [3]).
		Въ тысячахъ пудовъ.			
1889	6,055	29,648	2,164	109	37,976
1890	3,556	36,449	3,498	109	43,612
1891	3,841	41,247	4,063	321	49,472
1892	2,745	43,551	4,933	1,000	52,229
1893	3,750	47,188	4,941	376	56,255
1894	3,903	42,853	6,485	456	53,697
1895	3,851	50,861	7,385	2,461	64,558
1896	5,360	51,029	7,638	610	64,637
1897	4,429	48,623	8,900	1,758	63,810
1898	3,564	52,918	9,245	1,187	66,908

Съ небольшими колебаніями, нашъ вывозъ обнаруживаетъ тенденцію постояннаго увеличиванія; за десять лѣтъ возрастаніе составляло около 76%, а въ 1899 г., судя по даннымъ за первые 10 мѣсяцевъ, вывозъ увеличился еще въ большей степени. Такъ, вывозъ за 10 мѣсяцевъ составлялъ 68,3 мил. пуд. въ 1899 г., сравнительно съ 52,7 мил. пуд. въ 1898 г. и 52,2 мил. пуд. въ 1897 г.

---

[1]) Oesterreichisches statistisches Handbuch. Wien, 1899.
[2]) Iaarcijfers. Kolonien 1897. Gravenhage, 1899.
[3]) См. Обзоръ Внѣшней Торговли Россіи, а за 1898 г. Предварительный отчетъ.

Американцы, какъ мы сейчасъ увидимъ, раньше насъ начавшіе вывозить керосинъ, увеличили свой вывозъ въ меньшей степени, что, при сильномъ возрастаніи добычи, объясняется увеличеніемъ внутренняго потребленія, вслѣдствіе чего на вывозъ оставались, сравнительно, меньшія количества. Приведемъ цифры вывоза С.-А. С. Штатовъ въ періодъ 1890—1899 гг.

Года по 30 іюня:	Нефти сырой.	Освѣтител. маслъ.	Смазочныхъ маслъ.	Бензина и проч.	Всего.
		Въ милліонахъ пудовъ.			
1890	21,1	115,9	6,7	3,4	147,1
1891	20,2	126,5	7,4	3,1	157,2
1892	22,9	125,1	7,4	3,1	158,5
1893	24,7	142,3	7,2	4,0	178,2
1894	27,0	161,8	8,9	3,2	200,9
1895	24,7	158,4	9,6	3,2	195,9
1896	24,5	158,7	11,2	2,9	197,3
1897	29 2	170,9	11,1	4,4	215,6
1898 [1]	25,1	182,6	13,3	8,1	229,1
1899 [2]	25,0	160,0	14,9	3,6	203,5

Достигнувъ высшей цифры въ 1897—1898 г., вывозъ послѣдняго года вновь сократился, такъ что увеличеніе за десятилѣтіе, считая 1890 и 1899 г., составляло лишь 39%, но, конечно, надо принять во вниманіе, что вывозъ Америки былъ и раньше очень значителенъ. Американскій вывозъ превышаетъ нашъ въ три раза въ количественномъ отношеніи; по цѣнности же разница была нѣсколько большая, такъ какъ американцы продавали свои продукты изъ нефти дороже нашего. За 2 послѣднихъ пятилѣтія, въ среднемъ, стоимость нашаго вывоза нефтяныхъ продуктовъ доходила до 27 мил. руб. въ 1889 — 1893 году и до 25,6 мил. руб. въ 1894 — 1898 гг. Стоимость американскаго вывоза за 1889|90—1893|94 г. составляла, въ среднемъ, по 90,4 мил. руб., за 1894|5—1898|9 гг. по 108,4 мил. рублей.

Потребленіе нефтяныхъ продуктовъ въ Америкѣ за 1891—94 и за 1895 — 98 гг., скидывая вывозъ и принимая выходъ продуктовъ въ 90%, доходило до 236 и 268 милл. пудовъ, что составляло на душу населенія по 3,53 и 3,68 пуд. Если мы примемъ во вниманіе Бакинское производство освѣтительныхъ, смазочныхъ и друг. маслъ за 1895 — 98 гг. и исключимъ изъ общаго производства вывозы заграницу, то на внутреннее потребленіе, не считая нефтяныхъ остатковъ, идущихъ на отопленіе, оставалось бы по 39 милл. пуд. въ годъ, или по 0,32 пуда на душу. Такое незна-

[1]) Statistical Abstract of the United States за 1899 г.
[2]) Ежемѣсячные торговые отчеты Сѣв.-Ам. Соед. Шт. Іюнь, 1899 г.

чительное потребленіе объясняется дороговизной у насъ керосина. Въ Америкѣ, гдѣ нефтяные продукты потребляютъ въ громадныхъ количествахъ, сырая нефть перекачивается во всѣ наиболѣе крупные центры, гдѣ и происходитъ ея переработка и производство освѣтительныхъ и другихъ маслъ, вслѣдствіе чего нефтяные продукты дешевы повсемѣстно, притомъ они не обложены акцизомъ, какъ у насъ. Германія возвысила свое потребленіе нефтяныхъ продуктовъ съ 0,11 пуда на душу въ 1866—70 гг. на 1,05 пуд. въ 1898 г. Керосинъ въ Германіи стоитъ не дороже, чѣмъ у насъ, потому что нѣмецкая пошлина (45,2 кред. коп. съ пуда) ниже нашего акциза. Не надо забывать, что покупательная способность нѣмцевъ выше покупательной способности нашего средняго жителя. Въ Англіи привозъ керосина возвысился съ 11,7 милл. пуд. въ 1884 г. на 53,1 милл. пуд. въ 1899 г., и потребленіе 1899 г. составляло 1,31 пуд. на душу. Керосинъ въ Англіи не былъ обложенъ пошлиной. У насъ же акцизъ въ 60 коп. съ пуда керосина слишкомъ высокъ; намъ кажется, что потребленіе Россіи можетъ возрастать лишь при болѣе низкой цѣнѣ керосина, этого предмета первой необходимости.

VII. О сахарной промышленности [1]).

Мм. гг., мнѣ предстоитъ говорить о такой промышленности, которая во многихъ европейскихъ государствахъ составляетъ, такъ сказать, бремя для населенія. Это бремя заключается въ томъ, что въ нѣкоторыхъ европейскихъ государствахъ, напримѣръ, во Франціи и Германіи, сахаръ вообще очень дорогъ благодаря тому, что эти государства желаютъ сами производить сахаръ и продаютъ его населенію дорого, между тѣмъ какъ въ Англію вывозятъ его по очень низкимъ цѣнамъ. Ниже я коснусь подробнѣе этого вопроса.

Сахарная промышленность началась въ Европѣ въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Во Франціи первый началъ поощрять ее Наполеонъ I, который желалъ отдѣлаться отъ вестъ-индскаго сахара и, такъ сказать, въ пику англичанамъ, хотѣлъ развить французскую сахарную промышленность. Но еще ранѣе сахарная промышленность возникла въ Германіи. Профессоръ Берлинскаго университета Маргграфъ открылъ въ 1877 г. въ свекловицѣ большое количество сахара, а его послѣдователь Ашардъ въ 1801 г. основалъ первый свекло-сахарный заводъ въ Нижнемъ Шлезвигѣ, въ имѣніи Кунернъ.

До начала XIX столѣтія Европа снабжалась сахаромъ изъ Вестъ Индіи, гдѣ производится тростниковый сахаръ. Этотъ сахаръ уже давно извѣстенъ человѣчеству: въ Китаѣ онъ потреблялся еще въ IX вѣкѣ. Что же касается рафинированнаго сахара, то онъ изобрѣтенъ венеціанцами въ концѣ XVI и въ началѣ XVII столѣтія.

Само собой разумѣется, что трудно, и даже едва-ли возможно, свекло-сахарной промышленности конкуррировать съ тростниковой, потому что, во-первыхъ, тростникъ, разъ посаженный, родитъ въ теченіе 15-ти лѣтъ, не требуя для этого никакихъ издержекъ, и,

---

[1]) Докладъ, читанный мною въ засѣданіи II Отдѣленія И. В. Э. Общества 5-го января 1900 г.

во-вторыхъ, онъ даетъ гораздо болѣе сахара, чѣмъ свекловица. При самыхъ примитивныхъ способахъ, какіе употребляются въ Вестъ-Индіи, одна десятина, засѣянная тростникомъ, даетъ свыше 500 пуд. сахара, чего никогда не можетъ достигнуть свекло-сахарная промышленность. Послѣдняя наилучше поставлена въ Германіи, гдѣ выходы сахара доведены до наибольшаго предѣла. И однако, мы видимъ, что съ одной десятины, засѣянной свекловицей, получается только до 271 пуда,—это самое большое, что въ среднемъ даетъ одна десятина. У насъ выходы сахара гораздо меньше, но я къ этому вопросу вернусь.

До самаго послѣдняго времени въ Европу тростниковый сахаръ доставлялся съ острова Кубы, гдѣ до революціи добыча сахара доходила до 65.000.000 пуд. въ годъ.

Когда въ 1896 г. въ Кубѣ начались смуты, онѣ сильно отразились на добычѣ сахара, которая упала до 13—15 милліоновъ пудовъ. Теперь, когда островъ Куба принадлежитъ С.-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ, можно думать, что американцы сумѣютъ поставить сахарную промышленность такъ же высоко, какъ она стояла раньше.

Мнѣ недавно пришлось читать очень подробную справку о сахарной промышленности на островѣ Кубѣ и можно надѣяться, что тамъ черезъ 10 лѣтъ производительность сахарной промышленности будетъ доходить до 120 и даже 150 милліоновъ пуд., потому что не можетъ быть недостатка ни въ землѣ, ни въ предпріимчивости населенія Кубы.

Вестъ-Индскіе острова, какъ Ямайка, Порторико, сильно страдаютъ отъ европейской конкурренціи въ сахарной промышленности, благодаря тому, что эта конкурренція построена на особыхъ началахъ. Европейскія государства, которыя являются конкуррентами, въ убытокъ себѣ продаютъ сахаръ въ Англію, лишь бы больше производить его дома, такъ что цѣны на сахаръ понижаются до 1 р. 20 коп. за пудъ и даже дешевле. Естественно, что такимъ мелкимъ сахарозаводчикамъ, какими богаты Вестъ-Индскіе острова, трудно конкуррировать съ государствами, которыя даютъ преміи на сахаръ. На Ямайкѣ давно установилась бы крупная сахарная промышленность, если бы этому не препятствовало то, что земля раздѣлена на небольшіе участки. Обыкновенныя плантаціи представляютъ участки въ 100—150 акровъ, если же участокъ имѣетъ 200 акровъ, онъ уже считается большой плантаціей. Для того, чтобы образовать большой сахарный заводъ, необходимо имѣть тростникъ, по крайней мѣрѣ, съ 5.000 акровъ. Скупить земли въ Ямайкѣ нельзя, потому что, если какой-нибудь плантаторъ не мо-

жетъ исполнять своихъ обязательствъ, правительство беретъ его имѣнье въ казну и возвращаетъ обратно только тогда, когда оно очищено отъ долговъ. При такихъ условіяхъ едва ли на этихъ островахъ, которые въ свое время доставляли много сахара, сахарная промышленность можетъ правильно развиваться. Затѣмъ, сахаръ производится въ Мексикѣ, въ Аргентинѣ и въ Бразиліи, но эти государства во всемъ стараются идти по стопамъ Европы. Все, что было сдѣлано хорошаго и худого (особенно худого, хорошаго меньше) въ Европѣ, все это повторяется въ Южно-Американскихъ республикахъ. Напримѣръ, тѣ злоупотребленія съ бумажными деньгами, какія были въ Европѣ, были и въ Америкѣ. Укажу на слѣдующій примѣръ: въ началѣ нынѣшняго столѣтія республика Тексасъ выпустила такъ много кредитныхъ денегъ, что, когда ее присоединили къ Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ, за эти билеты никто не давалъ ни копѣйки. То же дѣлаютъ и въ Аргентинѣ, Бразиліи и другихъ республикахъ и подражаютъ Европѣ не только въ отношеніи кредитныхъ билетовъ, но и въ отношеніи пошлины на сахаръ. Аргентина сильно повысила пошлину на сахаръ и вслѣдствіе этого она едва ли можетъ вывозить большое количество сахара, потому что, разъ онъ дорогъ, то никто не станетъ покупать его. Мексика тоже не вывозитъ сахара вслѣдствіе страшной дороговизны его.

Такимъ образомъ мы видимъ, что эти государства не будутъ доставлять сахара на всемірный рынокъ, но Куба и Порторико будутъ доставлять громадное количество сахара. Соединенные Штаты могли бы доставлять много тростниковаго сахара, но тѣ земли, которыя годятся для тростника, каковы земли по р. Миссиссипи, находятся подъ посѣвами хлопчатой бумаги, которыя выгоднѣе сахарнаго производства. Нужны особенныя мѣры, чтобы побудить американцевъ бросить посѣвы хлопка и перейти къ посѣвамъ сахара. Такія мѣры предпринималъ Макъ Кинлей, введя комбинацію, при которой правительство выплачивало сахарозаводчикамъ премію въ 1 р. 40 к. съ пуда сахара. И дѣйствительно, сахарозаводчики начали увеличивать сахарныя плантаціи и производство сахара значительно возрасло. Но эти преміи продержались только $3^1/_2$ года, потому что, когда вопросъ пошелъ на то, чтобы вотировать далѣе выдачу преміи, то парламентъ отказался. Въ четвертый годъ пришлось бы выдать 25.000.000 р. преміи и тогда другіе сельскіе хозяева съ полнымъ правомъ потребовали бы, чтобы и имъ государство выдавало такую же премію, какъ сахарозаводчикамъ. Благодаря этому, эта форма протекціонизма продержалась только $3^1/_2$ года и затѣмъ перешла въ пошлину.

Кромѣ Америки, тростниковой сахаръ въ громадныхъ количествахъ воздѣлывается въ Китаѣ и Японіи. Относительно Китая у насъ нѣтъ свѣдѣній; это такая страна, которая въ статистическомъ отношеніи представляетъ мертвое государство. Что же касается до Японіи, то имѣются данныя, что японцы производятъ значительное количество сахара.

Затѣмъ, громадное значеніе имѣетъ производство тростниковаго сахара на островѣ св. Маврикія, гдѣ оно доходитъ до 10.000.000 пуд. въ годъ, а также на островахъ Филиппинскихъ и островѣ Явѣ, гдѣ посѣвы тростника и сахарные заводы весьма быстро увеличиваются. Вывозъ сахара съ острова Явы теперь простирается отъ 20 до 35 милліоновъ пуд. въ годъ. На Филиппинахъ сахарная промышленность начала развиваться еще до возстанія филиппинцевъ, которое здѣсь на посѣвы тростника повліяло меньше, чѣмъ на Кубѣ. Въ настоящее время Ява даетъ около 35 милліоновъ пуд. сахара.

Британская Индія имѣетъ большое количество земель подъ посѣвами тростника, но не вывозитъ сахара, такъ какъ потребляетъ его весь дома. Въ настоящее время Британская Индія производитъ до 75.000.000 пуд. сахара.

Общій вывозъ на всемірный рынокъ тростниковаго сахара въ 1895 г. равнялся 220.000.000 пуд. Въ то же время производство свекловичнаго сахара въ Европѣ составляло 265.000.000 пуд., такъ что на всемъ свѣтѣ, не считая Индіи и Китая, общее производство сахара доходило до 485.000.000 пуд. Конечно, это количество очень велико, но нѣтъ сомнѣнія, что оно должно еще увеличиться, потому что въ Европѣ потребляютъ сравнительно мало сахара по причинѣ существующихъ высокихъ пошлинъ на сахаръ. Насколько пошлины вліяютъ на потребленіе сахара, видно изъ слѣдующаго. Въ Соединенномъ Королевствѣ нѣтъ ни пошлинъ, ни акциза на сахаръ, и потребленіе, если рафинадъ перевести на сахарный песокъ, равняется $2^1/_2$ пудамъ на человѣка. Потребленіе Россіи составляетъ $9^1/_2$ фунтовъ на человѣка, но у насъ пудъ сахарнаго песку стоитъ 4,5 руб. и пудъ рафинада 6 р., причемъ акцизъ равняется 1 р. 75 к. на пудъ. Въ сосѣдней съ нами Финляндіи потребленіе равняется 20 ф. на человѣка. Въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ потребленіе равняется 70,2 фунтамъ на человѣка, въ Даніи—62,2 ф., въ Швейцаріи—42,9, въ Швеціи—37,1, въ Голландіи—28,8; во Франціи—28,1 въ Германіи—25,8 и въ Италіи 5,7. Я позволю себѣ остановиться на богатомъ сахаромъ государствѣ—Франціи. Франція богата не менѣе, чѣмъ Англія, по крайней мѣрѣ въ отношеніи почвы, Англія находится не въ такихъ благопріятныхъ условіяхъ. Правда, Франція не имѣетъ такъ много каменнаго угля, какъ Англія, но за то

она имѣетъ прекрасные виноградники, большіе посѣвы пшеницы, и хорошія земли для производства сахара.

Во Франціи акцизъ на сахаръ составляетъ 3 р. 68 к. на пудъ и при такомъ акцизѣ потребленіе равняется 28 ф., а въ Англіи, гдѣ акциза нѣтъ, оно равняется 100 фун. Въ Германіи, которая менѣе богата, чѣмъ Франція, акцизъ составляетъ 1 р. 52 к. и потребленіе равняется 25,8 ф. Въ Австро-Венгріи, гдѣ акцизъ составляетъ 1 р. 68 к., потребленіе равняется 20,5 ф.

Надо замѣтить, что на потребленіе вліяетъ не только акцизъ и пошлины, но и покупательныя способности населенія: чѣмъ выше покупательныя способности у населенія, тѣмъ больше оно можетъ потреблять сахара. У насъ, въ Россіи, картина представляется, приблизительно, въ такомъ видѣ. По народной переписи, у насъ имѣется 125.000.000 жителей, изъ нихъ 16.500.000 живутъ въ городахъ, а 109.500.000 живутъ въ селахъ. Изъ этихъ 109.500.000, можно сказать, только 9.500.000 представляютъ зажиточное населеніе—кулаки, священники, чиновники и нѣкоторыя другія лица съ достатками, а остальные 100.000.000 жителей ничего не имѣютъ. Имъ не на что потреблять сахара и они его, дѣйствительно, не потребляютъ. Слѣдовательно, если мы допустимъ, что въ Россіи потребляютъ сахаръ только 25.000.000 жителей, то потребленіе поднимется до 30 фун. на человѣка и фактически это такъ и есть. Теперь остановлюсь на Германіи. Въ Германіи сахарная промышленность, дѣйствительно, поставлена очень хорошо и въ послѣднее время тамъ производится сахара до 107.000.000 пуд. Сахарное проидводство въ Германіи за послѣднія 15 лѣтъ удвоилось: въ 1883 г. оно равнялось 57.000.000 пуд., а въ 1898 г. оно поднялось до 107.000.000 пуд. Что касается дѣятельности сахарныхъ заводовъ, то она тоже увеличилась въ томъ смыслѣ, что производство каждаго отдѣльнаго завода расширилось. Въ 1883 г. одинъ заводъ, въ среднемъ, производилъ 152.000 пуд., а въ 1898 г. производилъ 266.000 пуд. Техника свеклосахарнаго производства тоже значительно подвинулась впередъ. Раньше пудъ сахара получался изъ 9,5 пуд. свекловицы, а теперь только изъ 7,4 пуда свекловицы,—такъ значительно увеличился выходъ сахара! Во Франціи прогрессъ въ этомъ отношеніи гораздо меньше, а въ Бельгіи и Голландіи почти такой же.

Что касается насъ, то мы далеко отстали отъ Германіи. Въ Германіи урожай съ десятины, засѣянной свекловицей, составляетъ свыше 2.000 пуд. свекловицы, а у насъ средній урожай за 3 года—1895, 1896 и 1897—былъ 1,057 пуд., причемъ въ различныхъ мѣстахъ были большія колебанія. Въ Ломжинской губ. средній уро-

жай равняется 1.391 п. свекловицы съ десятины, а въ Орловской губ. только 651 пудъ, въ Тульской губ. 676 п., т. е. въ этихъ губерніяхъ былъ вдвое меньшій урожай, чѣмъ въ Ломжинской губ.

Оказывается, что одна десятина дала сахара въ Германіи—271 пудъ, въ Австріи—210 пуд., въ Голландіи—176 пуд., во Франціи—168 пуд, въ Венгріи—153 пуд., а въ Россіи 117 пуд. Какъ видно, въ Россіи одна десятина даетъ сахара въ 2½ раза меньше, чѣмъ въ Германіи. Выходитъ такъ, что у насъ подъ посѣвами свекловицы занято 336.000 десятинъ, а въ Германіи 378.900 дес., и нѣмцы получаютъ 102.400.000 пуд., а мы съ почти такого же количества десятинъ получаемъ только 39.000.000 пуд. сахара, т. е. въ 3 раза меньше. (Въ среднемъ за 1896—98 гг.).

Что мы увеличили свою сахарную промышленность, въ этомъ нѣтъ сомнѣнія, но при этомъ цѣны на сахаръ за послѣднія 20 лѣтъ остаются безъ измѣненія. Это происходитъ потому, что 20 лѣтъ тому назадъ не было акциза на сахаръ, а если и былъ, то копѣекъ въ 20, затѣмъ акцизъ поднялся до 40 к., потомъ покойнымъ министромъ фин. Вышнеградскимъ онъ былъ повышенъ до 1 р. и, наконецъ, теперешнимъ министромъ фин. поднятъ до 1 р. 75 к. Въ «Вѣстникѣ Финансовъ» необходимость поднятія акциза на сахаръ объяснялась тѣмъ, что въ сосѣднихъ Германіи и Франціи акцизъ выше; но дѣло въ томъ, что въ отношеніи потребленія нельзя насъ сравнивать ни съ нѣмцами, ни съ французами. У нихъ больше денегъ, потому они могутъ больше платить и больше потреблять сахара, а наше обремененное населеніе не можетъ платить такихъ большихъ денегъ. Въ результатѣ оказывается, что вслѣдствіе такихъ высокихъ цѣнъ, наше населеніе не можетъ потреблять всего сахара, производящагося въ Россіи. Сахарозаводчики придумали остроумный выходъ изъ этого затрудненія: они устроили стачку и рѣшили остающійся отъ продажи сахаръ продавать за границу, главнымъ образомъ, въ Англію, по убыточнымъ цѣнамъ. Такъ въ маѣ 1896, 1897 и 1898 годовъ цѣны на сахаръ были для русскихъ потребителей: 4 р. 87 к. за пудъ, 4 р. 85 к., 4 р. 75 к., а въ то же время для англичанъ сахаръ продавался по 1 р. 61 к., 1 р. 35 к. и по 1 р. 57 к. Въ сентябрѣ мѣсяцѣ за тѣ же годы русскимъ продавали сахаръ по 4 р. 57 к., 4 р. $57^1/_2$ к. и по 4 р. 52 к., а англичанамъ по 1 р. 28 к. 1 р. 18—1 р. 30 к., и по 1 р. 35 к. Въ то время, какъ наши потребители платили въ 1897 г. на станціяхъ юго-западныхъ жел. дорогъ за пудъ сахара 4 р. 50 к., англичане платили только 1 р. 35 к. Нѣмцы, которые въ производствѣ сахара достигли того, что теперь производятъ его дѣйствительно дешево, на Брюсельской конференціи соглашались на отмѣну премій на сахаръ

при вывозѣ его. Но встрѣтились съ нежеланіемъ французовъ на отмѣну премій. Сейчасъ въ Германіи премія при вывозѣ составляетъ 19 к. на пудъ, такъ что цѣна сахара сырца въ Германіи всего на 19 к. выше, чѣмъ цѣна его въ Англіи, между тѣмъ у насъ эта разница равняется 1 р. 50 к. Поэтому наше положеніе съ нѣмецкимъ нельзя сравнивать: у нѣмцевъ пудъ сахарнаго песку стоитъ 1 р. 70 к. и рафинадъ стоитъ 4 р. за пудъ, а у насъ сахарный песокъ стоитъ 4 р. за пудъ и рафинадъ—6 р. пудъ; что касается Англіи, то тутъ разница еще большая. Теперь въ Англіи сахаръ вздорожалъ и въ 1899 г. пудъ сахарнаго песку стоилъ 1 р. 52 к., а раньше онъ былъ дешевле. Такъ, въ 1898 г. пудъ сахарнаго песку стоилъ 1 р. 37 к., въ 1897 г.—1 р. 8 к., а въ 1896 г.—1 р. 7 к.

Я полагаю, что сколько бы ни продолжалось покровительство русскаго правительства сахарной промышленности, никакой пользы отъ этого не будетъ. Говорятъ, что сахарная промышленность приноситъ большую пользу государству, содѣйствуя земледѣлію. Но вѣдь подъ свекловицей имѣется всего 336.000 десятинъ земли. Если сравнить эту площадь съ общей площадью или только съ площадью посѣвовъ хлѣбовъ Россіи, то эти 336.000 дес. составятъ только 0,44%. Неужели остальные 99,5% должны платить высокія цѣны за сахаръ съ тѣмъ только, чтобы поддерживать этотъ 0,5%? Затѣмъ, здѣсь надо имѣть въ виду, что теперь, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, есть возможность перевозить дешево свекловицу на 200 и болѣе верстъ, потому что теперь тарифъ установленъ довольно низкій. Благодаря этому, теперь и явилось больше плантаторовъ. Изъ 336.000 десятинъ 205.000 дес. плантаторскія а 131.000 заводскія. Однако, кто знакомъ съ сахарной промышленностью, тотъ знаетъ, что плантаторы получаютъ за свою свекловицу очень низкія цѣны.

Заводчики прижимаютъ ихъ при пріемкѣ свекловицы, говорятъ, что въ свекловицѣ сахаристости мало. Конечно, наши плантаторы не могутъ достигнуть той сахаристости свекловицы, какъ нѣмцы, которые доходятъ до этого научнымъ образомъ—примѣненіемъ суперфосфатныхъ и другихъ удобреній. Что же касается заводскихъ плантацій, то я могу о нихъ сказать слѣдующее: 10 лѣтъ тому назадъ я объѣзжалъ Сумской участокъ Харьково-Николаевской желѣзной дороги, былъ на заводскихъ плантаціяхъ и узналъ отъ приказчиковъ, какимъ образомъ заводъ добываетъ себѣ дешевыхъ рабочихъ. Въ Харьковской губ. крестьянскія слободы довольно большія, есть въ 3—4 тысячи душъ, а иныя даже въ 7.000 душъ. И вотъ весной, когда крестьяне особенно нуждаются въ деньгахъ, потому

что все скормлено, старшина съ писаремъ являются къ приказчикамъ и отъ имени деревни обязуются въ теченіе лѣта выпалывать сорныя травы изъ свекловичныхъ плантацій, за что заводы весной же ссужаютъ крестьянъ деньгами. Иногда, поля засаженныя свекловицей, имѣютъ 3—4 и даже 7 тысячъ десятинъ и, если лѣто дождливое, полки очень много, такъ что крестьянамъ приходится получать въ день по 8 к. Притомъ, давши такое обязательство весной, крестьяне лѣтомъ должны во всякое время идти на эту работу и часто упускаютъ свою работу. Нерѣдко бываютъ такіе случаи, что крестьяне не могутъ справить своихъ сѣнокосовъ, потому что они обязаны идти работать къ заводчику.

Поэтому я сомнѣваюсь, чтобы сахарная промышленность была полезна для крестьянъ и даже для земледѣлія, а что касается потребителей, то тутъ не можетъ быть двухъ мнѣній, потому что всякій, кому вы ни предложите сахаръ въ 2 р. и въ 4 р. пудъ, предпочтетъ первый.

Въ «Вѣстникѣ Финансовъ» объяснялась необходимость повышенія акциза на сахаръ, какъ я уже сказалъ, указаніемъ на то, что въ европейскихъ государствахъ акцизъ выше, но мнѣ не приходилось слышать, чтобы Министерство Финансовъ выяснило, насколько велика покупательная способность 100.000.000 нашихъ крестьянъ. Въ изслѣдованіяхъ, производившихся подъ редакціей профессора Чупрова, [1]) мы видимъ такіе факты, которые заставляютъ задуматься надъ покупательной способностью нашихъ крестьянъ. Поэтому я и полагаю, что какъ бы ни были высоки цѣны на сахаръ за границей,— намъ до этого нѣтъ дѣла; намъ важно, чтобы были низки цѣны у насъ. Мнѣ кажется, что единственный путь къ тому, чтобы цѣны были низки,—это снять пошлину съ привознаго сахара и понизить акцизъ съ 1 р. 75 к. до 40 коп.

---

1) Вліяніе урожаевъ и хлѣбныхъ цѣнъ на нѣкоторыя стороны русскаго народнаго хозяйства. С.-Петербургъ 1897 г.

VIII. О ростѣ нашей промышленности [1]).

Наша промышленная статистика даетъ свѣдѣнія о числѣ фабрикъ, о числѣ рабочихъ, о движущей силѣ и о количествахъ потребленныхъ фабриками матеріаловъ, и за послѣднее время, въ смыслѣ полноты свѣдѣній, значительно улучшилась. Но данныя за послѣднее время не могутъ быть сравниваемы съ данными за 70-е и 80-е года, потому что на статистику въ то время обращалось еще меньше вниманія, нежели сейчасъ. Фабриканты и заводчики, 20—30 лѣтъ назадъ, въ отвѣтахъ на запросы о ихъ фабричныхъ оборотахъ, умышленно уменьшали денежное значеніи таковыхъ, изъ боязни новыхъ налоговъ. Теперь совершенно другое дѣло: свѣдѣнія о фабрикахъ и заводахъ собираются податными и фабричными инспекторами и, конечно, показываемыя суммы оборотовъ фабрикъ, ближе къ истинѣ, что въ особенности можно сказать о предпріятіяхъ, основанныхъ на акціонерныхъ началахъ, такъ какъ таковыя публикуютъ свои отчеты.

Въ № 2 «Вѣстника Финансовъ» за 1900 г. помѣщена статья подъ заглавіемъ «Экономическій ростъ 1899 г.», въ которой приводятся данныя о суммахъ производства разныхъ отраслей промышленности за 1877, 1887, 1892 и 1897 годы. Мы не оспариваемъ цифръ, приводимыхъ въ «Вѣстникѣ Финансовъ», но рѣшительно утверждаемъ, что, на основаніи данныхъ о нашей промышленности за прежнее время, нельзя судить о размѣрахъ ея позднѣйшаго роста. Точно также мы находимъ, что приведеніе подобныхъ данныхъ въ офиціальномъ органѣ способно ввести въ заблужденіе читателей. Въ упомянутой статьѣ приводятся, напр., цифры относительно роста обработки прядильныхъ веществъ. Оказывается, что тогда какъ сумма производства въ 1877 г. составляла лишь 297,7 милл. рубл., въ 1897 г. таковая достигла 946,3

[1]) «Народное хозяйство» № 2 за 1900 г.

милл. руб. что, указываетъ на возрастаніе на 218%. Дальше мы приводимъ данныя для сужденія о томъ, насколько такое возрастаніе не соотвѣтствуетъ истинѣ.

Двадцатилѣтній періодъ въ народной жизни, въ особенности въ настоящее время, довольно длинный срокъ, и нѣтъ сомнѣнія, что промышленность въ такое время должна была возрасти уже въ силу возрастанія населенія. Но главное вліяніе на увеличеніе промышленныхъ оборотовъ имѣла усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ въ послѣднее время. Періоды усиленной постройки дорогъ во всѣхъ странахъ сопрождались усиленіемъ фабричной и сельскохозяйственной дѣятельности. У насъ, къ сожалѣнію, замѣчается лишь увеличеніе промышленной дѣятельности, безъ соотвѣтственнаго возрастанія производительности деревни, что происходитъ именно благодаря одностороннему покровительству промышленности.

Мы допускаемъ, что фабричная и заводская дѣятельность у насъ возрастаетъ въ большей степени, нежели населеніе, которое въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи съ 1877 г. [1]) по 1897 г. [2]) увеличилось съ 73 на 95 милл. жителей, или на 30%; но въ этомъ явленіи, при громадныхъ затратахъ на новую сѣть рельсовыхъ путей, нѣтъ ничего удивительнаго. Было-бы странно, если-бы въ мѣстностяхъ, раньше отдаленныхъ на сотни верстъ отъ существовавшихъ желѣзныхъ дорогъ, промышленники, при возрастающихъ требованіяхъ населенія, не усиливали свою производительность. Вспомнимъ, какое громадное вліяніе имѣла усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе нашей промышленности и внѣшней торговли въ 60-хъ—70-хъ годахъ. Съ первой половины 60-хъ годовъ и до конца 70-хъ годовъ, благодаря затратамъ на новыя дороги, наша внѣшняя торговля съ 344,4 милл. рубл. въ среднемъ за 1861 г. по 1865 г. возрасла до 1.055,6 милл. рубл. въ среднемъ за 1876—80 гг., т. е. на 207%. Производство хлопчатобумажныхъ издѣлій, по количеству потребленныхъ матеріаловъ, съ начала 60-хъ по конецъ 70-хъ годовъ, удвоилось. Именно, въ среднемъ за 1861—65 гг. было потреблено 1.960 [2]) тысячъ пудовъ привознаго и 1 милл. пудовъ средне-азіатскаго и закавказскаго хлопка (бухарскаго, хивинскаго и эриванскаго); все потребленіе равнялось, приблизительно, 3 милл. пудовъ. Въ пятилѣтіе 1876—80 г., потребленіе иностраннаго хлопка, въ среднемъ, возрасло до 5.477 тыс. пудовъ, потребленіе-же средне-азіатскаго и

[1]) См. статью В. И. Покровскаго въ книгѣ: «Вліяніе урожаевъ и хлѣбныхъ цѣнъ на нѣкоторыя стороны народнаго хозяйства».
[2]) Перепись населенія. 1897 г. выпускъ I.
[3]) Статистическія свѣдѣнія о внѣшней торговли Россіи. Спб. 1896 г.

закавказскаго хлопка доходило за это пятилѣтіе до 1.200 тыс. пудовъ, всего было потреблено 6.677 тысячъ пудовъ, что указываетъ на возрастаніе на 122%.

Попробуемъ выяснить размѣры увеличенія хлопчатобумажной промышленности въ послѣднее время, на основаніи потребленныхъ матеріаловъ, а не по суммамъ производства, такъ какъ, имѣя данныя о количествахъ потребленныхъ матеріаловъ, будетъ затѣмъ легко вывести приблизительную стоимость готовыхъ издѣлій.

Въ книгѣ, изданной департаментомъ торговли и мануфактуръ въ 1899 году («Торгово-Промышленная Россія»), мы находимъ данныя о числѣ веретенъ, а именно, на бумагопрядильныхъ фабрикахъ у насъ ихъ было: 2.740 тыс., въ 1877 г., 3.828 тыс. въ 1886 г. и до 6 милл. въ 1896 г., но, насколько послѣдняя цифра вѣрна, мы не беремся судить; во всякомъ случаѣ, эти данныя указываютъ на увеличеніе орудій производства на 119% за 20 лѣтъ; но при этомъ надо имѣть въ виду, что въ послѣднее время многія фабрики работаютъ не сутки, какъ прежде, а лишь одинъ день, иногда въ двѣ смѣны по 10 часовъ. Къ этому надо добавить, что новыя машины производятъ больше пряжи, чѣмъ прежніе мюли, но за то продолжительность работы на фабрикахъ сократилась.

Постараемся-же выяснить сначала количество потребленныхъ матеріаловъ, а затѣмъ выведемъ и суммы производства. Въ «Вѣстникѣ Финансовъ» сравнивается 1897 г. съ 1877 годомъ, т. е. съ годомъ войны, что мы считаемъ неудобнымъ; по нашему мнѣнію правильнѣй держаться среднихъ цифръ и поэтому мы приводимъ потребленіе хлопка въ среднемъ за 1876—80 года, за 1886—88 гг., за 1891—93 гг. и за 1896—97 гг. Такъ какъ запасы хлопка, остающіеся съ года на годъ на фабрикахъ, намъ неизвѣстны и могутъ быть очень различны, то среднія цифры представляютъ большую гарантію правильности выводовъ. Потребленіе иностраннаго хлопка, а также хлопка изъ Средней Азіи (Бухары, Хивы и Туркестана) и изъ Закавказья представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Въ среднемъ за	Привозы иностраннаго хлопка.	Привозы собственнаго хлопка.	Всего.
	Въ тысячахъ пудовъ.		
1876—80 г.	5,477	1,200	6,677
1886—88 »	8,738	1,200	9,938
1891—93 »	8,700	2,500	11,200
1896—97 »	9.608	4,390	13,998

Цифры привозовъ иностраннаго хлопка взяты изъ отчетовъ департамента таможенныхъ сборовъ о внѣшней торговли, за разные

года; цифры потребленія собственнаго хлопка за 1876—80 гг. высчитаны на основаніи перевозокъ хлопка по желѣзнымъ дорогамъ и водой. За 1896—97 гг. потребленіе закавказскаго хлопка было принято въ 500 тысячъ пудовъ, туркестанскаго, хивинскаго и бухарскаго хлопка въ 3.890 тыс. пудовъ [1]). Привозы пряжи бумажной въ Россію, за тѣ-же 4 періода, доходили до 495 тыс. пуд. въ 1876—80 гг., 229 тыс. пуд. въ 1886—88 гг., 143 тыс. пуд. въ 1891—93 гг. и 122 тыс. пуд. въ 1896—97 гг.

Потребленіе хлопка въ Россіи, съ 1876—80 гг. по 1896—97 гг. увеличилось на 109%; наоборотъ, потребленіе привозной пряжи сократилось съ 495 на 122 тыс. пуд. Суммы производства хлопчатобумажныхъ тканей могли увеличиться соотвѣтственно увеличенію количествъ матеріаловъ, потребленныхъ на ихъ производство, но не болѣе, такъ какъ цѣны издѣлій за все время оставались безъ измѣненій.

Цифры «Вѣстника Финансовъ» взяты изъ данныхъ о фабрично-заводской промышленности Россіи [2]), поэтому мы считаемъ правильнымъ обратиться къ первоисточнику. Просматривая послѣднее изданіе департамента торговли и мануфактуръ, мы видимъ, что въ приведенныхъ цифрахъ о стоимости производства издѣлій есть очевидныя преувеличенія. Такъ, напр., стоимость издѣлій изъ хлопка и отбѣлка, крашеніе, набивка этихъ издѣлій, по этимъ даннымъ состявляли:

	1887 г.	1890 г.	1893 г.	1896 г.	1897 г.
	Въ милліонахъ рублей.				
Обработка хлопка	232	254	308	405	430
Отбѣлка, набивка, крашеніе и т. д.	68	98	124	166	209
Всего . . .	300	352	432	571	639

Стоимость издѣлій, по даннымъ департамента торговли и мануфактуръ, за 10 лѣтъ увеличилась на 113%, а между тѣмъ, количество потребленнаго хлопка, за то-же время, увеличилось лишь на 41%; очевидно, что тутъ кроется какое нибудь недоразумѣніе. По нашему мнѣнію, цифра 1887 г. вѣрнѣе всего опредѣляетъ сумму производства хлопчатобумажныхъ издѣлій, тогда какъ цифра 1897 г. страшно преувеличена.

Какъ получаются подобныя цифры, мы сейчасъ выяснимъ на примѣрѣ. Допустимъ, что у насъ была-бы всего одна мануфактура, производившая всѣ операціи, отъ пряденія хлопка до отдѣлки из-

[1]) См. Торгово-промышленная Россія въ 1899 г., изд. Министерства Финансовъ.
[2]) Сводъ данныхъ о фабрично-заводской промышенности Россіи за 1897 г. Спб. 1900 г.

дѣлій, въ томъ видѣ, какъ они поступаютъ въ продажу; примемъ сумму производства этой мануфактуры въ 10 милл. рубл. Допустимъ далѣе, что, спустя извѣстное время, мануфактура по отдѣламъ была раздѣлена между участниками. Одни взяли-бы себѣ бумагопрядильню, другіе ткацкую, третьи набивную. Какъ отнеслась-бы къ такому дѣлежу наша статистика? Она, послѣ раздѣленія производствъ между разными участниками, зарегистрировала-бы, во-первыхъ, сумму производства бумагопрядильни—8 милл. рубл.; во-вторыхъ, сумму производства ткацкой—9 милл. руб.; въ третьихъ, сумму производства набивной—10 милл. руб., общая сумма производства 27 милл. рублей, а сравнительно съ суммой производства предшествовавшаго времени, не превышавшей 10 милл. руб., увеличеніе производительности 170%! Чѣмъ больше у насъ производства будутъ спеціализироваться, тѣмъ выше будутъ общія суммы производства, потому что стоимость основныхъ матеріаловъ въ нихъ будетъ повторяться, тѣмъ не менѣе о потребленіи населенія все-таки нельзя будетъ судить по этимъ суммамъ.

Возвращаясь къ цифрамъ департамента торговли и мануфактуръ, мы бы хотѣли еще указать на слѣдующій любопытный фактъ. По даннымъ „обзора“ фабрикъ оказывается, что въ 1888 г. было сработано бумажной пряжи 7.836 тыс. пуд., въ 1893 г. 9.044 тыс. пуд., въ 1897 г. 9.259 тыс. пуд. Увеличеніе составляетъ всего лишь 18%, тогда какъ увеличеніе суммы издѣлій по оффиціальнымъ даннымъ съ 1887 по 1897 гг. доходитъ до 113%.

Бумажная пряжа есть основной матеріалъ для производства хлопчато-бумажныхъ издѣлій, и увеличеніе выработки пряжи должно соотвѣтствовать увеличенію выработки издѣлій изъ нея. По нашимъ подсчетамъ, суммы производства издѣлій, за разное время, были слѣдующія:

Года.	Стоимость хлопчато-бумажныхъ тканей изъ хлопка.	Стоимость хлопчато-бумажныхъ тканей изъ привозной пряжи.	Общая стоимость производства.
	Милліоны рублей.		
1876—80	210	30	240
1886—88	313	14	327
1891—93	353	8	361
1896—97	441	7	448

Эти цифры, конечно, приблизительныя, но онѣ даютъ довольно вѣрное понятіе о размѣрахъ производства хлопчато-бумажныхъ издѣлій за показанное время.

Въ книгѣ, изданной комиссіей по завѣдыванію устройствомъ Ни-

жегородской выставки [1]), въ отдѣлѣ VIII, на стр. 6-й, составитель статьи о хлопчато-бумажной промышленности оцѣнивалъ сумму этой промышленности, очевидно, для 1895 г. въ 350 милл. рублей (считая 10,5 милл. пуд. тканей). Высчитанныя нами суммы, такимъ образомъ, оказываются близкими къ истинѣ. Увеличеніе съ 1876—1880 г. по 1896—97 г. составляетъ 87% Это возрастаніе гораздо меньше, чѣмъ какое имѣло мѣсто въ началѣ 60-хъ по конецъ 70-хъ годовъ.

Въ «Вѣстникѣ Финансовъ» говорится, конечно, не объ одной хлопчатобумажной промышленности, а также о шерстяной, шелковой, льняной и джутовой, и если заняться подсчетомъ суммъ производства этихъ промышленностей, то приходишь къ тому-же выводу, къ какому мы пришли относительно хлопчатобумажной промышленности, а именно, что стоимость матеріаловъ показывается иногда въ пряжѣ и тканьѣ дважды, благодаря чему и суммы производства являются преувеличенными.

По нашимъ подсчетамъ, которые мы здѣсь подробно не приводимъ, общія суммы выработки издѣлій изъ волокнистыхъ веществъ, въ среднемъ по годамъ, доходили до слѣдующихъ цифръ:

Матеріалы:	1876—80 г.	1886—88 г.	1891—93 г.	1896—97 г.
		Милліоны рублей.		
Хлопокъ	240	327	361	448
Шерсть	80	108	120	125
Шелкъ	12	14	20	30
Ленъ	21	27	29	40
Пенька	7	5	5	8
Джута	—	1	2	3
Всего . .	360	482	537	654
Цифры департ. тор. и мануфактуръ	297,7	464,7	581,6	946,3

Тогда какъ изъ цифръ министерства финансовъ явствуетъ, что производство прядильныхъ веществъ возросло на 218%, потребители издѣлій увеличили свои покупки за показанное время на 82%, что при быстромъ ростѣ нашей желѣзнодорожной сѣти мало, и объясняется дороговизной товаровъ. Цѣны фабричныхъ издѣлій у насъ не понизились за послѣднія 20 лѣтъ, наоборотъ, цѣны многихъ полезныхъ и необходимыхъ матеріаловъ, какъ, напр., соды, значительно возвысились. Положеніе сельскихъ жителей, вслѣдствіе того, что цѣны издѣлій въ Россіи, благодаря пошлинамъ, не понизились,—ухудшилось въ томъ отношеніи, что цѣны хлѣбовъ, т. е. того, что крестьянинъ имѣетъ на продажу—понизились: если можно было искусственно поддерживать цѣны издѣлій, нельзя было

[1]) „Производительныя силы Россіи". Спб. 1896 г.

сдѣлать того-же самаго относительно хлѣба, цѣна котораго зависитъ отъ международныхъ цѣнъ.

По даннымъ департамента таможенныхъ сборовъ, въ 1876 г. цѣна ржи въ Петербургѣ была 83 коп. за пудъ, а въ Саратовѣ, приблизительно, 63 коп. Въ 1896 г. [1]) 1 пудъ ржи въ Петербургѣ стоилъ 53,8 коп., а въ Саратовѣ 29,5 коп. Въ то время, какъ въ 1876 г. крестьянинъ могъ купить 4 фунта хлопчато-бумажныхъ издѣлій, стоимостью въ 3 р. 50 коп., продавъ 6,4 пудовъ ржи, въ 1896 г. для покупки того-же количества хлопчато-бумажныхъ издѣлій крестьянину приходилось уже продавать 11,9 пудовъ ржи, т. е. почти вдвое. Такимъ образомъ искусственное удорожаніе цѣнъ издѣлій, фиктивно увеличивъ внѣшній блескъ роста нашей промышленности, ухудшило положеніе земледѣльцевъ.

Въ «Вѣстникѣ Финансовъ», кромѣ оборотовъ фабрикъ, перерабатывающихъ прядильныя вещества, приведены данныя и о другихъ промышленностяхъ; но мы не будемъ повѣрять ихъ, такъ какъ, повторяемъ, на основаніи цифръ 1877 и 1887 гг., нельзя дѣлать сравненія. Въ самомъ дѣлѣ, возьмемъ X выпускъ «Ежегодника Министерства Финансовъ» (изд. 1879 года) съ данными о фабрикахъ и заводахъ за 1874—1877 года; данныя эти были напечатаны въ томъ видѣ, какъ они были собраны полиціей, и не трудно убѣдиться, что эти данныя не могутъ дать картины промышленной дѣятельности Россіи въ 70-хъ годахъ.

Укажемъ хотя-бы на слѣдующія цифры: сумма производства бумагопрядиленъ, за исключеніемъ ткацкихъ издѣлій, въ среднемъ за 1874—1877 г., составляла 45 милл. руб.; прибавляя производство Царства Польскаго въ 3—4 милл. руб., [2]), получимъ общую сумму производства въ 48—49 милл. руб. Между тѣмъ, средняя стоимость привезеннаго въ 1874—77 гг. хлопка доходила до 46 милл. руб., да азіатскаго и закавказскаго хлопка было потреблено на 8 милл. руб., такъ что общая стоимость переработаннаго хлопка доходила до 54 милл. руб., а пряжи изъ этого хлопка было спрядено на 48—49 милл. руб. Отсюда очевидно, что стоимость пряжи была принята въ 1874—77 гг., милліоновъ на 30—35 меньше дѣйствительной продажной цѣны. Такія-же данныя въ «Ежегодникѣ» помѣщены и относительно другихъ фабрикъ, почему сравненія и невозможны.

Выше мы приводили данныя объ увеличеніи нашей внѣшней торговли, въ связи съ удлиненіемъ нашей желѣзнодорожной сѣти

[1]) „Товарныя цѣны". Изд. департ. торг. и мануф. Спб. 1897 г.

[2]) По свѣдѣніямъ проф. Янжула, въ Польшѣ въ 1870—80 гг. было лишь 5 хлопчатобумажныхъ фабрикъ.

съ начала 60-хъ годовъ по конецъ 70-хъ годовъ. Въ настоящее время, если желѣзныя дороги и оказали вліяніе на увеличеніе размѣровъ нашей внѣшней торговли, то лишь незначительное. Наши привозы и вывозы, съ 1.055,6 милл. рубл. въ 1876—80 гг., возвысились до 1.300 милл. руб. въ 1896—98 гг, т. е на 23%, но не надо забывать, какъ незначительна и по настоящее время наша внѣшняя торговля, составляя лишь по 10 руб. на душу. Въ 1878 г. наша внѣшняя торговля составляла 12 рубл. 82 коп. на душу населенія, въ 1898 г., спустя 20 лѣтъ, она лишь нѣсколько превышала 10 рубл. на душу, тогда какъ въ Соединенномъ Королевствѣ, напр., внѣшняя торговля на душу населенія, за тѣ-же годы, повысилась съ 171 руб. на 180 рублей.

О ростѣ промышленности можно судить лишь по количествамъ потребленныхъ матеріаловъ, а не по суммамъ производства, каковыя могутъ легко ввести въ заблужденіе, и мы не можемъ не выразить пожеланія, чтобы статистическій отдѣлъ департамента торговли и мануфактуръ впредь приводилъ сравненія между разными годами, на основаніи, напр., числа веретенъ, числа паровыхъ машинъ, количествъ потребленныхъ матеріаловъ и т. д. Тогда степень возрастанія производительности фабрикъ и заводовъ была бы ясна для всѣхъ. Ростъ нашей промышленности и нашей внѣшней торговли былъ бы гораздо значительнѣй, если-бы этому росту не ставились искуственныя преграды.

IX. Промышленность и внѣшняя торговля Англіи въ 1899 году [1]).

Занимая чрезвычайно выгодное географическое положеніе, Англія уже давно завладѣла міровой торговлей и до сихъ поръ, по суммамъ оборотовъ и по размѣрамъ торговли на душу, стоитъ во главѣ государствъ всего свѣта. Владѣя громаднымъ торговымъ флотомъ, англичане получаютъ сырье изъ всѣхъ странъ свѣта по наиболѣе низкимъ цѣнамъ, что даетъ имъ возможность вырабатывать дешевыя издѣлія, какъ для внутренняго потребленія, такъ и для вывоза. Сознавъ ту простую истину, что лишь дешевизна продуктовъ можетъ обезпечить имъ общее потребленіе, англичане, болѣе полустолѣтія тому назадъ, освободили сначала хлѣбъ, а потомъ и многіе другіе привозные товары отъ пошлинъ, упрочивъ тѣмъ міровое значеніе своей торговли и возвысивъ свою промышленность до теперешняго высокаго уровня.

Въ самое послѣднее время, въ иностранной печати, можно было встрѣтить массу статей и книгъ, въ которыхъ авторы силились доказать, что англійская промышленность теряетъ внѣшніе рынки, что она уже не имѣетъ своего прежняго значенія и т. д. Слѣдя за торгово-промышленной дѣятельностью Англіи въ теченіе многихъ лѣтъ, мы можемъ лишь удостовѣрить тотъ фактъ, что если американцы и нѣмцы и усиливаютъ свою промышленность, а это, при увеличивающемся населеніи на всемъ свѣтѣ, очень естественно, то усиленіе происходитъ, во всякомъ случаѣ, не на счетъ сокращенія англійской торговли и промышленности. Всякое усиленіе промышленности имѣетъ извѣстныя границы, и англійская промышленность не можетъ увеличиваться быстрѣе, чѣмъ увеличивается населеніе Англіи. Участіе англичанъ въ снабженіи иностранныхъ рынковъ фабрично-заводскими издѣліями остается почти безъ измѣненій, хотя внутренній рынокъ продолжаетъ увеличивать свои тре-

[1]) Народное Хозяйство, книга 3-я за 1900 г.

бованія на издѣлія. Не подлежитъ однако сомнѣнію, что протекціонныя тенденціи въ разныхъ государствахъ въ послѣднее время не могутъ не служить тормазомъ для вывозной торговли Англіи, такъ какъ предметами вывозовъ изъ этого государства служатъ, главнымъ образомъ, фабричныя издѣлія.

Особенность англійской внѣшней торговли заключается въ томъ, что ввозъ въ Соединенное Королевство всегда на громадныя суммы превышаетъ вывозъ, а это служитъ лучшимъ доказательствомъ высокаго уровня благосостоянія населенія этого государства. Въ послѣднее время ввозъ увеличился еще въ гораздо большей степени, нежели вывозъ, что, въ свою очередь, служитъ подтвержденіемъ того, что благосостояніе населенія Англіи продолжаетъ расти. Чтобы имѣть правильное сужденіе о торговыхъ оборотахъ Соединеннаго Королевства, приводимъ данныя о среднемъ ввозѣ и вывозѣ съ 1884 г. по пятилѣтіямъ, а также за 1899 г.

Общія суммы ввоза и вывоза (какъ собственныхъ произведеній Соединеннаго Королевства, такъ и чужихъ), а также стоимость торговли, на душу населенія, составляли:

Годы.	Привозъ [1]).	Вывозъ. Произведеній Соед. Королевства.	Вывозъ. Привозныхъ товаровъ.	Сумма ввоза и вывоза. Общая сумма.	Сумма ввоза и вывоза. На душу населенія.
	Милліоны рублей.				
1884—88 въ средн.	3.516,9	2.107,9	568,8	6.193,6	171
1889—93 » »	3.992,2	2.277,8	598,2	6.868,2	178
1894—98 » »	4.135,8	2.173,2	556,3	6.865,3	174
1899 » »	4.584,0 [2])	2.414,1	614,5	7.612,6	188

Ввозъ 1899 г., сравнительно со среднимъ ввозомъ за 3 предыдущихъ пятилѣтія, былъ очень значителенъ: онъ превышалъ средній привозъ 1894 — 98 гг. на 10,8%; вывозъ собственныхъ произведеній Соединеннаго Королевства также увеличился, даже въ нѣсколько большей степени, а, именно, сравнительно съ 1894 — 98 гг., прошлогодній вывозъ возросъ на 11,1%. Въ 1894—98 гг., сравнительно съ предыдущимъ пятилѣтіемъ, произошло сокращеніе вывозовъ, что отчасти объясняется паденіемъ цѣнъ въ послѣднемъ пятилѣтіи, съ другой стороны, цѣны 1899 г. были выше цѣнъ 1894 — 98 годовъ. Общіе торговые обороты 1899 г. превышали средніе обороты въ 1884 — 88 гг. на 23%, что нельзя не признать очень благопріятнымъ фактомъ для Англіи.

Торговля Англіи съ другими странами чужими товарами въ 1899 г. также была значительно больше, чѣмъ раньше. Соеди-

[1]) Statistical Abstract for the United Kingdom. London, 1899.
[2]) См. Ежемѣсячные отчеты по торговлѣ Англіи за декабрь.—1900.

ненное Королевство до сихъ поръ служитъ какъ бы складочнымъ мѣстомъ для многихъ товаровъ, еще не нашедшихъ сбыта. Такъ, многія государства покупаютъ чай исключительно въ Англіи; табакъ, сложенный въ Лондонскихъ пакгаузахъ, вывозится въ разныя страны; то же происходитъ и съ австралійской шерстью, которая продается на лондонскихъ аукціонахъ и затѣмъ уже вывозится въ страны потребленія. Разные колоніальные товары, какъ-то: рисъ, индиго, перецъ, кошениль, австралійское сало, хлопокъ, джута и т. д., поступаютъ на континентъ Европы черезъ Англію, и эта торговля, безъ сомнѣнія, будетъ производиться еще очень долго, благодаря географическому положенію Англіи, дешевизнѣ складовъ и отсутствію стѣсненій таможенными обрядностями.

Товары, привезенные въ Соединненное Королевство изъ внѣевропейскихъ государствъ, не найдя покупателя въ Англіи, могутъ безъ большихъ расходовъ быть вывезены въ любое европейское государство и наоборотъ. Русская шерсть, напр., привезенная въ Англію, не найдя тамъ покупателя, часто вывозится дальше въ Америку, что, при дешевизнѣ фрахтовъ изъ Англіи, очень естественно. Благодаря такому положенію, а также тому, что сырье не обложено пошлинами, англичане имѣютъ наилучшій выборъ всего, что производитъ земной шаръ и по наиболѣе дешевой цѣнѣ, а такъ какъ они къ тому же имѣютъ дешевыя машины и топливо, то очень естественно, что издѣлія имъ обходятся дешевле, чѣмъ кому-либо. Англія еще долгое время не утратитъ своего значенія, благодаря тому, что большая часть товаровъ перевозится на англійскихъ судахъ, притомъ, многіе товары выгоднѣй получить черезъ Англію, такъ какъ покупатель съ европейскаго континента въ Англіи найдетъ гораздо большій выборъ товаровъ, чѣмъ даже на мѣстахъ производства. Большой выборъ товаровъ въ Англіи объясняется тѣмъ, что англичане сами являются громадными потребителями привозныхъ товаровъ, а потому естественно, что продавцы предпочитаютъ англичанъ другимъ покупателямъ. Затѣмъ, при покупкѣ на мѣстахъ, во внѣевропейскихъ государствахъ, является вопросъ о томъ, какъ оплатить выписываемые изъ разныхъ странъ товары. Англичане въ этомъ случаѣ служатъ банкирами и если, напр., австралійская шерсть вывозится въ Германію, то можно съ увѣренностью сказать, что денежная сдѣлка по этой прямой продажѣ совершена въ Англіи.

Ознакомившись съ общими размѣрами внѣшней торговли, взглянемъ теперь, на какія категоріи товаровъ распредѣлялся привозъ. Приводимъ данныя за послѣдніе 2 года. Было привезено въ Соединенное Королевство:

	1898.	1899.
	Милліоны рублей.	
Животныхъ (на пищу)	98,1	89,9
Жизненныхъ припасовъ необложенныхъ пошлинами	1.577,3	1.598,5
» » обложенныхъ пошлинами	253,4	249,2
Табаку	36,7	53,1
Металловъ	206,5	267,1
Химическихъ продуктовъ, красильныхъ веществъ и т. д.	51,8	54,5
Маслъ разныхъ	79,0	91,6
Сырыхъ матеріаловъ, прядильныхъ веществъ	673,5	620,7
» » для фабрикъ и заводовъ	493,5	535,5
Издѣлій	822,9	862,7
Разныхъ товаровъ	139,8	150,4
Посылокъ—почтой	12,4	10,8
Всего	4.444,9	4.584,0

Въ приведенныхъ цифрахъ бросаются въ глаза громадныя суммы привозовъ жизненныхъ припасовъ какъ обложенныхъ, такъ и необложенныхъ пошлинами. Въ числѣ припасовъ, обложенныхъ пошлинами, значатся: чай, кофе и какао, и вотъ намъ кажется интереснымъ привести здѣсь данныя о потребленіи этихъ продуктовъ въ послѣднее время. Потребленіе чая у англичанъ, превышавшее за послѣдніе годы 6 фунт. на душу, въ 1899 г. составляло по 6,62 фунта (общее потребленіе доходило до 6.717 тыс. пуд.), тогда какъ наше среднее потребленіе въ 1896 — 98 гг., включая и кирпичный чай, составляло по 0,88 фунта на душу, то есть оно въ 7 разъ меньше потребленія англичанъ. Кофе англичане въ 1899 г. потребляли по 0,82 фунта на душу, наше среднее потребленіе составляло по 0,14 фунта, т.-е. въ 6 разъ меньше. Потребленіе какао въ Англіи въ 1899 г. доходило до 1,08 фунта на душу, наше потребленіе было прямо ничтожно, составляя лишь по 0,02 фунта на душу.

Въ числѣ жизненныхъ припасовъ, не обложенныхъ пошлиной, особенное значеніе имѣлъ привозъ въ Соединенное Королевство: хлѣба, мяса, масла, яицъ и сахара. Небезъинтересно привести здѣсь данныя объ участіи Россіи въ привозѣ этихъ продуктовъ:

		Всего привезено.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.	Участіе Россіи въ %%.
		Милліоны рублей.		
Хлѣба	1898	594	63,0	10,6
	1899	549	45,0	8,1
Мяса всякаго битаго	1898	283	0,2	—
	1899	308	—	—
Яицъ	1898	42	9,1	21,7
	1899	48	11,2	23,3
Птицы и дичи	1898	6	1.6	26,6
	1899	7	1,3	17,6
Сахара	1898	166	0,7	0,4
	1899	174	?	—
Масла коровьяго	1898	151	—	—
	1899	163	—	—

Приведенныя данныя очень поучительны въ томъ отношеніи, что показываютъ, насколько незначительно наше участіе въ снабженіи главнаго европейскаго рынка жизненными продуктами. Мы доставляемъ въ Англію довольно большія количества хлѣба—зерномъ, но въ снабженіи Англіи мясомъ мы почти не участвуемъ, какъ и въ снабженіи живымъ скотомъ. Главный нашъ вывозъ въ Англію ограничивается хлѣбомъ и яйцами. Привозы въ Англію изъ Россіи, не считая Финляндіи, масла въ ежемѣсячныхъ отчетахъ о торговлѣ Англіи, по своей незначительности, не показываются. По нашимъ даннымъ, вывозы отъ насъ въ Великобританію въ 1897 г. составляли 123 тыс. пуд. на 1,3 милл. руб. Въ 1898 и 1899 г. вывозъ отъ насъ масла нѣсколько увеличился и, надо полагать, что наши привозы въ Англію теперь доходятъ до 1% общаго привоза.

Причина незначительности нашего вывоза въ Англію мяса заключается въ томъ, что нашъ скотъ и мясо не подходятъ къ требованіямъ англійскаго рынка, притомъ скота у насъ и мало. Не менѣе безотрадно также и то, что мы вывозимъ въ Англію свой хлѣбъ не мукой, а зерномъ. Въ то время какъ, напр., въ 1898 г. привозъ пшеничной муки въ Англію превышалъ по цѣнности 100 милл. рубл., наше участіе въ этомъ привозѣ выражалось скромной цифрой въ 0,8%, въ 1899 г. привозъ отъ насъ въ Англію, судя по нашимъ даннымъ, долженъ былъ еще сократиться. Въ ежемѣсячныхъ отчетахъ по торговлѣ Англіи привозъ отъ насъ совсѣмъ не показанъ.

Гораздо большее значеніе имѣетъ привозъ отъ насъ въ Англію льна, пеньки и сѣмянъ льняныхъ и конопляныхъ.

	Года.	Общій привозъ.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.	Участіе Россіи въ привозѣ въ %.
		Милліоны рублей.		
Льна.	1898	27,7	18,3	66%
	1899	27,7	18,4	66 »
Пеньки.	1898	21,8	1,9	9 »
	1899	25,2	2,0	8 »
Сѣмянъ льняныхъ и конопляныхъ.	1898	27,6	4,1	15 »
	1899	32,0	5,3	16 »

Какъ видно изъ приведенной таблицы, по привозу льна въ Соединенное Королевство Россія занимала первое мѣсто; привозъ отъ насъ пеньки и сѣмянъ имѣлъ гораздо меньшее значеніе, главнымъ образомъ, потому, что англичане потребляли большія количества филиппинской пеньки.

Въ снабженіи Соединеннаго Королевства керосиномъ мы усту-

паемъ первое мѣсто американцамъ, хотя въ послѣднее время привозъ отъ насъ въ Англію, несомнѣнно, увеличивается. Общій привозъ керосина въ Англію по суммамъ доходилъ до 35,3 милл. руб. въ 1898 г. и до 43,2 милл. руб. въ 1899 г.; привозъ изъ Россіи составлялъ 6 милл. руб. или 17,3% общаго привоза въ 1898 г. и 9,8 милл. руб. или 22,8% общаго привоза въ 1899 г.

Въ привозахъ металловъ, химическихъ продуктовъ и издѣлій въ Англію мы почти не участвуемъ, но въ числѣ сырыхъ матеріаловъ для фабрикъ и заводовъ значится и лѣсъ, привозимый въ Соединенное Королевство въ большихъ количествахъ; въ этой статьѣ привоза есть и доля отъ насъ, но въ Англійскихъ сборникахъ торговли суммы привоза изъ Россіи значатся, включая привозъ изъ Финляндіи. По англійскимъ источникамъ общій привозъ лѣса и привозъ изъ Россіи былъ слѣдующій:

	1897 г.	1898 г.	1899 г.
	Милліоны рублей.		
Лѣса рубленаго	54,6	46,2	50,3
» пиленаго	157,2	142,3	153,1
Въ томъ числѣ было изъ Россіи:			
Лѣса рубленаго	7,9	8,1	8,0
» пиленаго	38,1	35,8	37,8
По нашимъ источникамъ, вывозъ въ Англію составлялъ:			
Бревенъ, досокъ и пр.	21,9	20,7	—

Приведенныя цифры показываютъ, что тогда какъ по англійскимъ даннымъ привозъ отъ насъ въ Англію доходилъ до 46 и 44 милл. руб. въ 1897 и 1898 год., вывозъ за тѣ же года отъ насъ не превышалъ 21,9 и 20,7 милл. руб. Измѣненіе суммъ привоза въ Англію, сравнительно съ нашими данными, объясняется ввозомъ изъ Финляндіи, а также тѣмъ, что оцѣнка русскихъ товаровъ при вывозѣ изъ Россіи опредѣляется по русскимъ цѣнамъ, а при ввозѣ въ Англію—по ихъ стоимости въ Англіи.

Мы привели здѣсь главныя статьи привоза отъ насъ и теперь взглянемъ на общія суммы привоза изъ Россіи въ Соединенное Королевство. По англійскимъ даннымъ, общій привозъ отъ насъ (включая привозъ изъ Финляндіи) доходилъ въ 1894—98 гг. въ среднемъ до 213,2 милл. руб. въ годъ, что составляетъ 5,1% общаго привоза; въ 1899 г. привозъ отъ насъ составлялъ 176,6 милл. руб. или 3,8% общихъ привозовъ. Имѣя въ виду, что приведенныя цифры включаютъ также привозъ изъ Финляндіи, мы должны признать, что наше участіе въ снабженіи англійскаго рынка было весьма слабо; но еще меньшее значеніе для англичанъ имѣетъ вывозъ въ Россію.

Общій вывозъ различныхъ продуктовъ изъ Соединеннаго Королевства выражается слѣдующими цифрами:

	1898 г.	1899 г.
	Милліоны рублей.	
Животныхъ	10,4	9,5
Жизненныхъ продуктовъ	114,4	118,8
Сырыхъ матеріаловъ	199,2	251,3
Издѣлій изъ прядильныхъ веществъ	893,1	939,8
Металловъ	309,5	380,9
Машинъ	173,8	185,7
Химическихъ матеріаловъ	79,3	83,6
Всѣхъ остальныхъ товаровъ	425,6	444,5
Всего	2.205,3	2,414,1

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что 84% всего вывоза Англіи приходились на долю издѣлій, такъ что уже по этому можно было предугадать, что вывозъ къ намъ не могъ быть значителенъ, потому что нашъ таможенный тарифъ рѣшительно исключаетъ всякую возможность большого привоза готовыхъ издѣлій.

Англія въ 1899 г. вывезла на 118,8 милл. руб. жизненныхъ припасовъ, въ числѣ которыхъ значились: сыръ, бисквиты, пикули, соль, пиво, спиртъ, сахаръ рафинадъ (англійскихъ заводовъ) и рыба. Вывозъ къ намъ былъ такъ незначителенъ, что значился въ числѣ вывоза въ „остальныя государства“, за исключеніемъ вывоза рыбы, а именно сельди были показаны вывезенными въ Россію на сумму 3 милл. руб. изъ общей стоимости въ 20 милл. руб. Въ числѣ сырыхъ матеріаловъ значились: каменный уголь и шерсть. Вывозы угля къ намъ, по суммамъ составляли: 10,4 милл. руб. въ 1898 г. и 17,5 милл. руб. въ 1899 г. Затѣмъ изъ Англіи въ Россію вывозились: пряжа бумажная на 1,4 милл. руб. и шерстяная на 3 милл. руб., вывоза издѣлій изъ прядильныхъ веществъ въ Россію не было. Общій вывозъ пряжи всякой и тканей изъ Англіи доходилъ до 940 милл. руб., въ томъ числѣ было вывезено въ Россію на 4,4 милл. руб., что составляло 0,47% общаго вывоза пряжи и тканей. Вывозъ изъ Англіи посуды фарфоровой и фаянсовой, а также ножей и вилокъ доходилъ въ 1899 г. по суммѣ до 20,2 милл. руб., изъ нихъ на вывозъ въ Россію приходилось 714 тыс. руб. или 3,5% общей суммы вывоза. Гораздо большее значеніе имѣетъ вывозъ въ Россію желѣза и стали всякой.

	1898 г.	1899 г.
	Милліоны рублей.	
Вывозъ желѣза	213,9	265,5
Въ томъ числѣ въ Россію	13,7	14,8
Участіе Россіи	6,4%	5,6%

Кромѣ желѣза не въ дѣлѣ, Англія въ 1899 г. вывезла въ Россію значительныя количества машинъ, а именно, однѣхъ прядильныхъ машинъ было вывезено въ 1899 г. на сумму 15,9 милл.

руб. Вывозъ остальныхъ машинъ въ ежемѣсячныхъ сборникахъ Англіи не распредѣляется по государствамъ, почему мы и ограничиваемся приведенными свѣдѣніями.

Вывозъ химическихъ продуктовъ въ Россію былъ совсѣмъ ничтоженъ, такъ какъ нашъ тарифъ 1891 г. сдѣлалъ насъ самостоятельными, избавивъ наши заводы отъ иностранной конкуренціи. Эта самостоятельность, къ слову сказать, стоитъ русскому народу большихъ денегъ. Затѣмъ въ Россію изъ Соединеннаго Королевства имѣлъ мѣсто вывозъ свинца и олова и разныхъ другихъ предметовъ на незначительныя суммы, почему мы ихъ здѣсь и не перечисляемъ, тѣмъ болѣе, что пришлось бы брать данныя изъ годового отчета за 1898 г., такъ какъ въ ежемѣсячныхъ данныхъ за 1899 г. вывозы въ Россію не упоминаются.

Изъ суммы общаго вывоза изъ Соединеннаго Королевства, въ 1894 – 98 гг. на долю Россіи приходилось 101,9 милл. руб., что равняется 4,7% общаго вывоза. Въ 1899 г. вывозъ въ Россію доходилъ до 111 милл. руб., что составляло 4,6% общаго вывоза Англіи.

Нельзя не пожалѣть, что нашъ таможенный тарифъ, сокращая ввозъ къ намъ, вмѣстѣ съ тѣмъ затрудняетъ нашу вывозную торговлю. Англичане, что очень естественно, стараются торговать съ тѣми странами, которыя допускаютъ къ себѣ англійскіе товары, и вотъ одна изъ причинъ, почему Англія охотнѣе покупаетъ сельскохозяйственные продукты и всякіе сырые матеріалы въ Америкѣ.

Отъ внѣшней торговли перейдемъ къ разсмотрѣнію промышленности Соединеннаго Королевства въ 1899 г. [1]).

Главное значеніе въ Англіи имѣетъ хлобчатобумажная промышленность. Потребленіе хлопка бумагопрядильнями за послѣднія 5 лѣтъ по количествамъ и суммамъ составляло.

Года.	Милліоны пуд.	На милліоны рублей.	По цѣнѣ за пудъ. Р.	К.
1895	45,2	273,1	6	04
1896	45,5	315,7	6	94
1897	44,6	273,7	6	14
1898	48,1	260,4	5	25
1899	48,7	287,9	5	91

Изъ этихъ данныхъ видно, что количество потребленнаго въ 1898 и 1899 г. хлопка значительно превышало потребленіе 1895—97 г., причемъ въ 1898 г. хлопокъ въ Англіи былъ въ особенности дешевъ. У насъ хлопчатая бумага удорожается при-

[1]) The Economist supplement Febr. 17. 1900.

возной пошлиной въ 3 р. 15 коп. съ пуда, составляющей 60% на сырой матеріалъ, и, конечно, хлопчатобумажныя ткани у насъ, вслѣдствіе дороговизны сырого матеріала, не могли быть дешевы. Здѣсь умѣстно вспомнить, что англичане, ради удешевленія провозной платы на хлопокъ изъ Ливерпуля въ Манчестеръ на 2 коп. въ пудѣ, провели морской каналъ, стоившій до 100 милл. рублей. Такая затрата очень понятна, если имѣть въ виду, что англичанамъ приходится выдерживать на внѣшнихъ рынкахъ конкуренцію американцевъ, почему было желательно удешевить сырье, насколько возможно. Точное нотребленіе хлопка на душу въ Англіи не можетъ быть высчитано, вслѣдствіе того, что вывозъ тканей показывается въ англійскихъ отчетахъ не по вѣсу, а по суммамъ; приблизительное потребленіе можетъ быть принято въ 15 фун., сравнительно съ 4 фунт. на душу у насъ. (Съ 1900 г. пошлина 4 р. 15 к.).

Переработка въ пряжу и ткани привозныхъ: льна, пеньки и джуты, за послѣдніе 3 года, составляла:

	Ленъ.	Пенька.	Джута.
	Милліоны пудовъ.		
1897	6,1	5,5	20,9
1898	6,0	5,9	22,4
1899	6,1	5,7	17,8

Тогда какъ количества льна и пеньки, переработанныя англійскими фабриками, мало измѣнились, количество джуты, вслѣдствіе неурожая въ Индіи, сократилось. Кромѣ привознаго, въ Соединенномъ Королевствѣ перерабатывали также ленъ, произрастающій въ Ирландіи, но количества сборовъ льна, волокна, въ Ирландіи не превышали 500—820 тыс. пудовъ.

Англійская шерстяная промышленность за послѣднія 5 лѣтъ потребила слѣдующія количества шерсти:

	Шерсти съ собственныхъ овецъ.	Привозъ шерсти.	Всего.	Вывозъ шерсти.	Оставалось на потребленіе въ Англіи.
	Милліоны пудовъ.				
1895	3,8	22,2	26,0	11,8	14,2
1896	3,8	20,4	24,2	9,7	14,5
1897	3,9	21,2	25,1	11,4	13,7
1898	3,9	19,9	23,8	8,2	15,6
1899	4,0	19,2	23,2	8,8	14,4

На переработку въ Англіи въ 1899 г. оставалось меньше шерсти, чѣмъ въ 1898 г., но, какъ видно изъ свѣдѣній «Экономиста» (отъ 17 февраля 1900 г.), запасы шерсти къ 1 января 1900 г. у фабрикантовъ были гораздо меньше, чѣмъ въ предъидущемъ году, такъ что выработка пряжи шерстяной и тканей за послѣдніе 2 года, по всей вѣроятности, оставалась безъ измѣненій.

Шелковое производство въ Англіи было незначительно и потребленіе шелка-сырца не превышало 50—60 тыс. пуд. въ годъ.

Въ переработкѣ прядильныхъ веществъ въ Англіи, въ 1899 г., замѣчалось сильное оживленіе, и вывозъ, какъ мы видѣли изъ приведенныхъ раньше данныхъ, былъ очень значителенъ. Въ такомъ же положеніи находилась и желѣзодѣлательная промышленность. Мы не будемъ говорить здѣсь объ этой промышленности, тѣмъ болѣе, что окончательныхъ данныхъ за 1899 г. еще не имѣется, точно такъ же, какъ нѣтъ данныхъ о добычѣ каменнаго угля въ прошломъ году, но мы можемъ лишь удостовѣрить, что англичане въ прошломъ году произвели больше желѣза и добыли больше каменнаго угля, чѣмъ когда-либо, причемъ и цѣны были очень выгодны для заводчиковъ и рабочихъ.

Чрезвычайно оживленная дѣятельность можетъ также быть отмѣчена въ кораблестроеніи. Съ верфей Соединеннаго Королевства было спущено пароходовъ и парусныхъ судовъ:

	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.
Число пароходовъ и парусныхъ судовъ . . .	639	802	761
Вмѣстимость регистровыхъ тоннъ	1.047.951	1.559,125	1.585,381

Чтобы составить себѣ понятіе о приведенныхъ цифрахъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что всѣми остальными націями обыкновенно спускалось въ годъ пароходовъ и судовъ всякихъ не болѣе 500 тыс. регистровыхъ тоннъ и что, стало-быть, постройка судовъ англичанами доходила до 75% общей постройки странъ всего свѣта.

Англійская промышленность въ 1899 г. пережила годъ чрезвычайнаго оживленія и это оживленіе, по мнѣнію «Экономиста» (отъ 17 февраля 1900 г.), коснулось всѣхъ отраслей промышленности. Интересно выяснить, насколько война въ южной Африкѣ способствовала увеличенію торговли и промышленности? На этотъ вопросъ встрѣчаемъ отвѣтъ въ «Экономистѣ», который полагаетъ, что война имѣла скорѣе вредное, чѣмъ полезное вліяніе на внѣшнюю торговлю Англіи. По мнѣнію «Экономиста», не подлежитъ сомнѣнію, что война оживила нѣкоторыя отрасли промышленности, какъ, напр., желѣзодѣлательную и каменноугольную. Но, съ другой стороны, расходы на уголь и желѣзо въ разныхъ видахъ составляютъ такую большую часть общихъ расходовъ, въ другихъ отрасляхъ промышленности, что насколько война способствовала удорожанію угля и желѣза, настолько ея вліяніе было очень вредно. То-же самое можно сказать и о фрахтахъ. Изъятіе массы пароходовъ для военныхъ цѣлей изъ числа судовъ торговаго флота повлекло за собой вздорожаніе морскихъ фрахтовъ и наложило,

такимъ образомъ, добавочное бремя на внѣшнюю торговлю Англіи. Затѣмъ, въ послѣдней четверти прошлаго года торговлю обременяла дороговизна денегъ, произошедшая исключительно вслѣдствіе войны. Кромѣ того, созывъ резервовъ отвлекъ массу людей отъ ихъ обыкновенныхъ занятій, такъ что, если принять во вниманіе всѣ перечисленныя обстоятельства, то надо признать, что война имѣла скорѣе тормозящее торговлю вліяніе, чѣмъ наоборотъ. Оживленіе внѣшней торговли и промышленности Англіи произошло, можно сказать, несмотря на вредныя послѣдствія войны. Хорошимъ показателемъ оживленія торговли и промышленности можетъ служить отчетъ Лондонской разсчетной палаты (clearing house). Обороты этой палаты въ 1899 г. доходили до 9,2 милліарда фунт. стер., сравнительно съ 7,6 милліардовъ фунт. стерл. въ 1895 г. Обороты остальныхъ разсчетныхъ палатъ Соединеннаго Королевства также были много значительнѣе въ 1899 г., чѣмъ въ предъидущіе годы.

Кончая этотъ краткій обзоръ, мы можемъ выразить лишь сожалѣніе по поводу того, что наша торговля съ Англіей очень мала, потому что англичане являются первыми покупателями сельскохозяйственныхъ продуктовъ на всемъ свѣтѣ.

X. Американскіе желѣзнодорожные тарифы [1]).

Въ настоящей статьѣ мы предполагаемъ коснуться не только вопроса объ американскихъ тарифахъ, но считаемъ полезнымъ привести также нѣсколько данныхъ о стоимости желѣзныхъ дорогъ въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ и у насъ.

Ни одно государство на свѣтѣ не увеличило своей рельсовой сѣти въ такой степени, какъ это сдѣлали Соединенные Штаты. Протяженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ, къ концу 1900 г. не превышало 283,525 [2]) километровъ (259,519 верстъ), тогда какъ въ Сѣв. Ам. Соед. Штатахъ за то же время длина дорогъ доходила до 311.094 килом. (284,754 верстъ).

Въ Европ. Россіи съ Финляндіей въ 1900 г. на 100 квадр. километровъ приходилось по 0,9 кил. желѣзныхъ дорогъ, въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ по 4,0 кил.; на 10,000 жителей въ Россіи было по 4,2 кил., въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ по 42 километра, или въ 10 разъ больше.

Эти данныя очень краснорѣчивы и указываютъ на то значеніе, какое въ Соед. Штатахъ придавали паровому транспорту. Не подлежитъ сомнѣнію, что сельскіе жители значительно выигрывали отъ постройки дорогъ, благодаря пониженію провозныхъ платъ.

Желѣзныя дороги въ Америкѣ строились чрезвычайно быстро и дешево. Причина болѣе дешевой постройки дорогъ въ Америкѣ слѣдующая. Тогда какъ у насъ желѣзныя дороги строились при условіи потреблять дорогіе русскіе матеріалы, американцы сумѣли удешевить свое желѣзо до невѣроятно низкой цифры. Въ то время, когда у насъ за рельсы платили 2 рубля, въ Америкѣ укладывали пути рельсами стоимостью въ 62 к. мет.=93 к. [3]) кред. за пудъ. Въ 1898 г., когда у насъ все еще платили 1 р. 25 к. за пудъ,

---

[1]) Земледѣльческая газета № 44 и 45 за 1902 г.
[2]) Stahl und Eisen, 15 Juli 1902.
[3]) См. мое изслѣдованіе о желѣзодѣлательной промышленности, изд. 1900 г.

рельсы въ Америкѣ стоили не дороже 37 к. мет.=55,5 кред. Къ вопросу о переплатахъ на рельсахъ нужно еще сдѣлать слѣдующее добавленіе: помимо того, что наши рельсы дороги, они плохи. Но цѣны на рельсы у всѣхъ на виду, почему дороги въ особенности хлопотали объ ихъ удешевленіи; что же касается до остальныхъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ, какъ-то: костылей, гаекъ, чугуннаго литья, желѣзной проволоки, осей, бандажей и т. д., то таковые сейчасъ также дороги и плохи, какъ раньше. И вотъ одна изъ причинъ дорогой у насъ стоимости постройки дорогъ, а затѣмъ и дорогой эксплоатаціи.

Строительная стоимость желѣзныхъ дорогъ, за 1894—1899 г., въ Америкѣ и у насъ, на версту, была слѣдующая:

Года.	Сѣв.-Амер. Соед. Штаты. въ тысячахъ рублей на версту.	Россія [1]).
1894	81,3	111,9
1895	81,7	111,3
1896	77,0	112,0
1897	77,0	109,5
1898	78,0	110,3
1899	78,3	—

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что тогда, какъ въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ строительная стоимость желѣзныхъ дорогъ не превышала 78 т. руб., она у насъ доходила до 110 т. руб., т. е. на 41% дороже, что очень естественно. если принять во вниманіе дороговизну у насъ желѣза, мѣди, всѣхъ матеріаловъ, въ которыхъ желѣзныя дороги нуждаются, а также подвижного состава паровозовъ и вагоновъ.

Въ Америкѣ въ желѣзно-дорожномъ движеніи замѣчается постоянное улучшеніе. Перевозки совершаются быстрѣй, чѣмъ раньше и дешевле. Подъ вліяніемъ конкурренціи между дорогами, тарифы въ Америкѣ постоянно понижаются и это стремленіе къ удешевленію провозной платы, повидимому, еще не достигло предѣла.

Ниже мы скажемъ нѣсколько словъ объ эксплоатаціонныхъ расходахъ американскихъ дорогъ, здѣсь же приведемъ данныя о валовой выручкѣ по всему товарному движенію на 1 пудо-версту, въ кредитныхъ копѣйкахъ, въ Америкѣ и у насъ, за послѣднія 8 лѣтъ.

Было выручено:

---

[1]) Свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ, за 1899 г., изд. Министерства Путей Сообщенія. С.-Петербургъ 1901 г.

Года.	Въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ.[1])	Въ Россіи.
1892	1/48	1/39
1893	1/49	1/38
1894	1/50	1/39
1895	1/51	1/40
1896	1/53	1/41
1897	1/54	1/44
1898	1/57	1/45
1899	1/59	1/45

За послѣднія 8 лѣтъ средняя тарифная ставка въ Америкѣ понизилась на 23%, тогда какъ нашъ средній тарифъ подешевѣлъ на 15%, причемъ американскій тарифъ и раньше былъ много ниже нашего. Въ 1899 г., въ Америкѣ за одну копейку можно было передвинуть пудъ товара на разстояніи въ 59 верстъ, въ Россіи за ту же плату товаръ могъ прослѣдовать лишь на разстояніи въ 45 верстъ, а за 59 верстъ у насъ пришлось бы заплатить 1,31 к., т. е. на 31% больше, чѣмъ въ Америкѣ.

Въ отношеніи пониженія среднихъ тарифныхъ ставокъ, необходимо упомянуть здѣсь слѣдующее. Тарифныя ставки у насъ понизились не вслѣдствіе пониженія тарифа на сельскохозяйственные продукты, а лишь благодаря увеличенію перевозокъ горнозаводскихъ грузовъ, а также дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, перевозимыхъ по очень низкимъ ставкамъ. И въ Америкѣ, горнозаводскіе грузы перевозятся по низкимъ тарифнымъ ставкамъ, но въ Соед. Штатахъ желѣзныя дороги не преслѣдуютъ, какъ у насъ, цѣлей покровительства тарифами каменноугольной и желѣзо-дѣлательной промышленности. У насъ же, въ угоду горнозаводчикамъ, установлены убыточные тарифи на уголь изъ Домбровскаго бассейна въ Одессу, въ Москву; на чугунъ изъ Донецкаго бассейна въ Петербургъ и т. д., и эти страшно низкія ставки, при увеличивающихся перевозкахъ, понижаютъ среднюю пудо-верстную выручку.

Въ подтвержденіе того, что перевозки увеличиваются, приводимъ данныя о перевозкахъ каменнаго угля и т. д. въ 1894, 1895 и 1899 г.

Было перевезено:	1894	1895	1899[2])
	въ милл. пудовъ.		
каменнаго угля	392	399	664
ископаемыхъ строительныхъ матеріаловъ въ сыромъ видѣ и въ издѣліяхъ	151	183	387
рудъ	92	104	239
дровъ	140	142	192
лѣсныхъ матеріаловъ	151	188	387
Всего	926	1,016	1,869
въ % къ общимъ перевозкамъ	?	40%	50%

а съ тѣмъ вмѣстѣ понижаются и среднія тарифныя ставки.

[1]) Interstate commerce commission Statistics of Railways in the United States 13-th annual report. Washington. 1901.

[2]) Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Изд. Департ. желѣзно-дорож. Дѣлъ, 1890—99 г. С.-Петербургъ, 1902 г.

Мы ничего не имѣемъ противъ того, чтобы каменный уголь и чугунъ перевозились по низкимъ ставкамъ, но рѣшительно не можемъ согласиться съ тѣмъ, чтобы была надобность возить каменный уголь или чугунъ *въ сторону главнаго движенія*, по $^1/_{100}$ и даже по низшимъ тарифамъ. Разумѣется, чѣмъ больше будетъ перевезено каменнаго угля и чугуна, да еще въ сторону главнаго движенія, тѣмъ средняя тарифная ставка будетъ ниже, но населенію отъ этого нѣтъ никакой пользы. Въ 80-хъ годахъ Николаевская желѣзная дорога установила низкій тарифъ на перевозку каменнаго угля изъ Петербурга въ Москву, что очень понятно, потому что дорогѣ, везущей большія количества грузовъ въ портъ, выгодно утилизировать вагоны, возвращающіеся порожними. При этихъ условіяхъ, конечно, очень выгодно брать даже очень низкую плату. Но возить уголь по страшно низкому тарифу въ сторону главнаго движенія, ради покровительства отечественной промышленности, значитъ наносить вредъ коренному занятію населенія, земледѣлію, потому что если, возить въ сторону главнаго движенія уголь по $^1/_{100}$ или по $^1/_{125}$ коп., то надо, конечно, брать дороже за хлѣбъ и другіе сельскохозяйственные продукты. При установленіи тарифовъ, наши тарификаторы преслѣдуютъ цѣли покровительства крупной промышленности въ ущербъ земледѣлію, а это бы не должно имѣть мѣста.

Перевозки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ въ Соединенныхъ Штатахъ производятся по очень низкимъ тарифнымъ ставкамъ.

Въ Америкѣ установлена слѣдующая тарифная система. Для всѣхъ грузовъ, перевозимыхъ отъ портовъ Атлантическаго океана на западъ до рѣки Миссисипи и обратно отъ Миссисипи къ портамъ Атлантическаго океана, тарифными пунктами принято считать разстояніе Чикаго—Нью-Іоркъ; это разстояніе принято въ 100% [1]); тарифы устанавливаются именно отъ Нью-Іорка до Чикаго и всѣ остальныя ставки регулируются въ % къ этому разстоянію. Такъ, напр., перевозки между Толедо и Нью-Іоркомъ стоютъ 78% тарифа Чикаго—Нью-Іоркъ. Тарифъ на грузы изъ Цинциннати въ Нью-Іоркъ составляетъ 87% основного тарифа Чикаго—Нью-Іоркъ, Индіанополисъ—Нью-Іоркъ 93%, Пеоріа—Иллинойсъ 110%, Роккъ-Эйландъ 122%, Восточный С-ъ Луисъ—Нью-Іоркъ 116% и т. д. Если тарифная ставка изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ установлена въ 10 коп. съ пуда, то изъ Толедо въ

[1]) Changes in the rates of charge for Railway and other transportaion services. Washington 1901.

Нью-Іоркъ она составляетъ 7,8 коп. съ пуда, изъ Цинцинната въ Нью-Іоркъ 8,7 коп., изъ Санъ-Луиса въ Нью-Іоркъ 11,6 коп. и т. д.

До Бостона тарифъ на 2—3 цент. на 100 англ. фунтовъ выше, чѣмъ до Нью-Іорка, до Филадельфіи и Балтимора на 2 цента ниже.

Перевозки хлѣба въ Америкѣ очень дешевы, провозная плата, какъ водой, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ постоянно понижалась и, какъ видно, будетъ изъ слѣдующихъ ставокъ, американскіе желѣзно-дорожные тарифы много ниже нашихъ.

Провозныя платы хлѣбныхъ грузовъ изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ смѣшаннымъ сообщеніемъ водой и желѣзной дорогой и одной желѣзной дорогой, съ 1868 по 1901 г., были слѣдующія:

Года.	водой и желѣзной дорогой.	желѣзной [1]) дорогой.
	кредитныхъ копѣекъ за пудъ.	
1868	34,1	50,0
1869	29,4	41,2
1870	25,8	39,1
1871	29,4	36,4
1872	32,9	39,3
1873	31,6	39,0
1874	19,8	33,7
1875	17,1	28,3
1876	13,9	19,4
1877	18,5	23,8
1878	13,4	20.8
1879	15,6	20,3
1880	18,4	23,4
1885	15,9	16,4
1890	10,0	16,8
1895	8,2	14,3
1896	8,6	14,1
1897	8,7	15,5
1898	11,2	13,6
1899	7,8	13,0
1900	6,0	11,7
1901	6,5	11,6

Изъ этихъ данныхъ видно, что, постепенно понижаясь, желѣзно-дорожные тарифы сейчасъ составляютъ лишь четвертую часть того, что они составляли въ 1868 г. На подобномъ разстояніи (Чикаго—Нью-Іоркъ 1378 верстъ), нашъ тарифъ, составлялъ 22, 44 коп. съ пуда въ 1894 г. и 22, 55 коп. въ настоящее время, такимъ образомъ можно сказать, что нашъ тарифъ *вдвое выше американскаго*, причемъ у насъ приходится считаться съ неустройствомъ нашихъ портовъ.

Сейчасъ [2]) (октябрь 1902 г.), вывозной тарифъ изъ Чикаго

---

[1]) Statistical abstract of the United States. Washington 1902.
[2]) The Cincinnati Price-current 9 October 1902.

въ Нью-Іоркъ на зерно 9,4 коп. съ пуда, изъ Чикаго въ Филадельфію 8,8 коп., въ Балтиморе 8,2 коп. или около $^1/_{147}$ коп. съ пуда и версты, нашъ тарифъ на этомъ разстояніи составляетъ $^1/_{61}$ коп. съ пуда и версты. Изъ С-ъ Луиса въ Нью-Іоркъ вывозной тарифъ составляетъ 11,2 коп. съ пуда, изъ С-ъ Луиса въ Филадельфію 10,5 коп., въ Балтиморе 10,1 коп.

Пшеница вывозится изъ Америки большею частью изъ штатовъ, расположенныхъ за рѣкой Миссиссиппи и въ такомъ случаѣ хлѣбъ таксируется по мѣстному тарифу до рѣки Миссиссиппи и по вывозному тарифу Чикаго—Нью-Іоркъ отъ рѣки Миссиссиппи до одного изъ портовъ Атлантическаго океана. Отъ областей, лежащихъ къ востоку отъ скалистыхъ горъ до портовъ Атлантическаго океана, тарифъ былъ около 14 или 15 центовъ=16,4 до 17,5 коп.[1])

Хлѣбные тарифы въ Америкѣ постоянно понижаются, какъ видно изъ слѣдующаго. За 750 верстъ отъ Атчисона, С-ъ Джозефа, Канзасъ Сити и Ливенворта въ Чикаго тарифъ на пшеницу и остальное хлѣбное зерно былъ слѣдующій:

Года.	На пшеницу.	На кукурузу, овесъ[2]), рожь и ячмень.
	кредитныхъ копѣекъ за пудъ.	
1869	23,1	18,2
1880	14,7	11,9
1890	15,4	13,3—14,0
1898	13,3	9,1
1899	13,3	10,5
1900	13,3	11,2

Нашъ тарифъ на разстояніи 750 верстъ составляетъ 15,75 к. и для овса и ржи выше американскаго на 4,5 к. съ пуда.

Точно также понизились тарифы изъ Атчисона, С-ъ Джозефа, Канзасъ, Сити и Ливенворта въ С-нъ Луи. Разстояніе между названными пунками и С-ъ Луи около 500 верстъ, тарифъ же на пшеницу упалъ съ 16,1 к. въ 1869 г. на 9,8 к въ 1900 г.; на кукурузу, овесъ, рожь и ячмень тарифъ понизился за тѣ же года съ 11,9 на 7,7 к. съ пуда. (Нашъ тарифъ за 500 верстъ 12,08 к. съ пуда).

Отъ С.-Поля (въ Миннесотта) тарифъ въ Чикаго (около 600 верстъ) упалъ съ 14 к. съ пуда въ 1883 г. на 9 коп. въ 1900 г. (У насъ тарифъ на этомъ разстояніи 14,28 к.).

Отъ Атчисона, с. Джозефа, Канзасъ Сити и Ливенворта въ Нью-Іоркъ, черезъ Чикаго, тарифъ въ 1880 г. составлялъ 38,1 к. съ пуда (за 2128 вер.) сейчасъ въ 1902 г. за это разстояніе взимается

[1]) Вѣстникъ Финансовъ отъ 6 октября 1902 г., см. стат.: тарифы на аргентинскую и американскую пшеницу.

[2]) Railway and other transportation services. Washington 1901.

22,7 к. съ пуда за пшеницу и 20,6 к. съ пуда за провозъ овса, кукурузы, ржи и ячменя. Нашъ тарифъ на этомъ разстояніи составляетъ 29,06 коп. За сѣрые хлѣба намъ приходится такимъ образомъ платить на 9 коп. дороже американцевъ.

Изъ Атчисона въ Нью-Іоркъ черезъ С.-Луи, тарифъ на пшеницу сейчасъ 21 коп. съ пуда, на остальные хлѣба 18,9 коп. съ пуда. У насъ, на подобномъ разстояніи (1878 в.) тарифъ составляетъ 26,89 коп., что на сѣрые хлѣба составляетъ 8 коп. разницы на пудъ, въ пользу американцевъ.

Изъ С.-Поль въ Нью-Іоркъ, черезъ Чикаго, тарифъ сейчасъ упалъ до 18,4 коп. съ пуда, у насъ же на этомъ разстояніи желѣзныя дороги взимаютъ 28,19 коп.

Приведенныя нами данныя даютъ достаточно ясную картину для сужденія о переплатахъ русскаго населенія при перевозкахъ хлѣбныхъ грузовъ. Нашъ тарифъ слишкомъ высокъ, благодаря чему цѣны въ Самарѣ, Саратовѣ, Ельцѣ, Козловѣ на 20—30 коп. въ пудѣ дешевле, чѣмъ въ портахъ [1]). Продавцы хлѣбовъ на мѣстахъ не дополучали за свой хлѣбъ до 10 к. съ пуда, Тарифъ нашъ слишкомъ высокъ и на короткія, и на дальнія разстоянія и обязательно долженъ быть пониженъ, потому что иначе конкурренція для нашихъ хозяевъ съ американскими фермерами становится невозможной.

Но помимо того, что нашъ тарифъ страшно высокъ, наши дополнительные сборы гораздо выше элеваторныхъ сборовъ въ Америкѣ. Кромѣ того и условія продажы хлѣбовъ въ Россіи и Америкѣ очень различны. Тогда какъ у насъ сельскимъ хозяевамъ приходится считаться съ отсутствіемъ на русскихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ зернохранилищъ, въ Америкѣ на всѣхъ дорогахъ въ западныхъ штатахъ (имѣющихъ излишки хлѣбовъ для вывозовъ) имѣются элеваторы съ зернохранилищами, гдѣ за невысокую плату фермеръ можетъ хранить свое зерно до продажи, получивъ подъ него долгосрочную ссуду. Американскій фермеръ можетъ даже сейчасъ по доставкѣ въ элеваторъ продать свое зерно по Нью-Іорской цѣнѣ, за скидкою провозной платы.

Условія перевозки хлѣбовъ у насъ общеизвѣстны. Каждый годъ на нашихъ дорогахъ образуются хлѣбныя залежи или за недостаткомъ вагоновъ, или за недостаточной пропускной способностью узловыхъ станцій, или же вслѣдствіе заполненія портовыхъ амбаровъ, въ которыхъ во многихъ пунктахъ ощущается недостатокъ. Мѣсяцами, на разныхъ станціяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, хлѣбные грузы ожидаютъ

---

[1]) См. мое изслѣдованіе „Производство и потребленіе овса на всемъ свѣтѣ“. С.-Петербургъ, 1902 г.

очереди, хлѣбъ портится, гніетъ, владѣлецъ теряетъ проценты и почти всегда долженъ продавать свой хлѣбъ не тогда, когда бы онъ хотѣлъ, потому что и хозяинъ и хлѣботорговецъ вполнѣ находятся въ зависимости отъ желѣзной дороги.

Затѣмъ, попавъ въ портъ, нашему хлѣбу приходится считаться съ неустройствами нашихъ портовъ. Въ № 38 «Хозяина» А. П. Субботинъ въ статьѣ «Наши коммерческіе порты», между прочимъ говоритъ слѣдующее: «Бассейны даже главныхъ портовъ не имѣютъ достаточной глубины. До половины 90-хъ годовъ увлеклись 18 футовыми портами, забывая, что осадка морскихъ судовъ давно перешла за 20 футъ и т. д. Такъ называемыя причальныя линіи вездѣ коротки, отчего суда, особенно въ разгаръ навигаціи, должны долго ожидать очереди, платить за простой, и товаръ въ порту долго лежитъ въ ожиданіи нагрузки, а за это время и самыя цѣны мѣняются». Все это, по мнѣнію г. Суботина, „ведетъ къ высокимъ накладнымъ расходамъ, которые въ главныхъ портахъ доходятъ до 3—4, а иногда до 5—6 к. на пудъ, что въ общемъ ежегодно ложится огромнымъ бременемъ, особенно на хлѣбную торговлю, гдѣ даже разница въ 10 коп. на четверть или 1 коп. на пудъ, имѣетъ иногда рѣшающее значеніе на международномъ рынкѣ, замедляя или ускоряя сбытъ; въ иностранныхъ портахъ накладные расходы доведены до 1 к. на пудъ, какъ это мы видимъ у конкуррента нашего—Соединенныхъ Штатовъ, рѣдко до $1^1/_2$ к., какъ въ нѣкоторыхъ западно-европейскихъ портахъ».

Въ Либавѣ суда должны становиться въ два—три ряда, отчего нагрузка производится медленнѣе и дороже; въ Ригѣ портъ настолько тѣсенъ, что уже не можетъ принимать новыхъ грузовъ, кромѣ лѣса. Такой важный портъ, какъ Новороссійскъ, и тотъ не имѣетъ безопасной стоянки. Такіе важные пункты хлѣбнаго вывоза, какъ Ростовъ и Херсонъ, остаются каботажными портами и т. д. и т. д.

Высокіе желѣзнодорожные тарифы и накладные расходы, неустройство дорогъ, плохое устройство портовъ, вотъ съ чѣмъ приходится считаться русскому производителю хлѣба, а къ этому надо еще добавить высокіе морскіе фрахты изъ нашихъ портовъ.

Фрахты изъ нашихъ черноморскихъ портовъ въ Англію, выше чѣмъ изъ Америки, потому что мы запираемся отъ привоза англійскаго угля, пошлиной въ 6 к. съ пуда, а вслѣдствіе этого, англійскимъ пароходамъ приходится прибывать къ намъ въ порты безъ груза, спеціально за хлѣбомъ, который и оплачиваетъ оба конца. Объ этомъ я подробно писалъ въ своемъ изслѣдованіи о производствѣ и потребленіи пшеницы на всемъ свѣтѣ, въ 1900 г.

Сейчасъ (октябрь 1902 г.) фрахтъ изъ Нью-Іорка въ Ливерпуль на

пшеницу составляетъ $1^1/_2$ пенса съ бушеля=3,6 к. съ пуда, въ Лондонъ 2 пенса=4,8 к. съ пуда. Изъ Одессы въ Лондонъ, фрахтъ въ настоящее время доходитъ до 10 шилл. съ тонны или 7,6 к. съ пуда, изъ Балтійскихъ портовъ вѣроятно 4—5 к. съ пуда.

Если мы подсчитаемъ тарифныя ставки у насъ и въ Америкѣ и примемъ во вниманіе фрахты, то можно положительно сказать, что доставка хлѣба изъ отдаленнѣйшихъ штатовъ въ Лондонъ будетъ стоить значительно дешевле, чѣмъ изъ нашихъ юго-восточныхъ и центральныхъ губ. (не говоря уже о Сибири). Американскій тарифъ на всѣ разстоянія дешевле нашего, а при этомъ надо имѣть въ виду и тѣ препятствія, съ какими русскому сельскому хозяину приходится считаться при отправкахъ хлѣба по нашимъ дорогамъ, въ портахъ и т. д.

Точно также тарифъ на перевозку скота и мяса у насъ значительно выше, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Но и при перевозкахъ этихъ продуктовъ имѣютъ значеніе не только размѣры тарифовъ, но и самыя условія перевоаки. У насъ въ Россіи, отправителямъ приходится считаться съ недостаткомъ спеціальныхъ вагоновъ и со слишкомъ медленной перевозкой по желѣзнымъ дорогамъ. Такъ, изъ записки, представленной гг. Марріоттъ и Зелигманъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ (въ апрѣлѣ 1902 г.) видно, что въ Соединенныхъ Штатахъ поѣзда со свиньями бываютъ въ пути (отъ Чикаго до Нью-Іорка) отъ 55 до 72 часовъ; у насъ на такомъ разстояніи (1378 верстъ) вагонъ находится въ пути отъ 120 до 144 часовъ. Въ среднемъ, можно сказать, что наши поѣзда на разстояніяхъ въ 1400 верстъ требуютъ лишнихъ 72 часа для пробѣга, а во что это обходится отправителямъ будетъ видно изъ слѣдующаго.

При излишнемъ нахожденіи въ пути, въ теченіе 3-хъ сутокъ, потеря въ вѣсѣ свиней, при перевозкахъ въ спеціальныхъ вагонахъ составляетъ $2^1/_4$ фунта со штуки, при перевозкахъ въ обыкновенныхъ неприспособленныхъ вагонахъ до 9 фунтовъ. Общая потеря 100 штукъ въ спеціальныхъ вагонахъ такимъ образомъ составляетъ 225 фунтовъ или считая по 4 р. за пудъ=22 р. 50 к. съ вагона, а при перевозкахъ въ обыкновенныхъ вагонахъ 900 фунт. или 90 руб. съ вагона. Прокормъ 100 свиней въ теченіе 3-хъ сутокъ вызываетъ расходъ въ 36 руб. на покупку 60 пуд. кормового ячменя (по 8 фунтовъ на голову въ сутки) и 3 руб. за лишніе 3 дня, которые проводнику приходится терять въ пути.

При перевозкахъ въ спеціальныхъ вагонахъ, потеря въ вѣсѣ свиней, излишній прокормъ и плата проводнику доходятъ до 61 р. 50 к. съ вагона или 61,5 к. со штуки, при перевозкахъ въ обык-

новенныхъ вагонахъ потеря въ вѣсѣ, прокормъ и проводникъ обходятся лишнихъ 129 руб. или по 1 р. 29 к. со свиньи. Этихъ расходовъ американцы при болѣе быстрой перевозкѣ не знаютъ и не несутъ, у насъ же приходится принимать эти расходы во вниманіе.

То-же самое происходитъ у насъ при перевозкахъ крупнаго рогатаго скота, лошадей и овецъ; а мясо за отсутствіемъ приспособленныхъ вагоновъ и совсѣмъ перевозить нельзя, потому что оно портится. Тогда какъ у насъ, по нашей сѣти спеціальные вагоны считаются сотнями, въ Америкѣ въ 1900 г. было спеціальныхъ вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки скота: 55,153 и съ рефригираторами (холодильниками) 14,480.

Наша сѣть почти совсѣмъ не приспособлена для перевозки скота и мяса, спеціальныхъ вагоновъ очень мало, а поѣзда ходятъ очень медленно.

Возвращаясь къ вопросу о хлѣбныхъ тарифахъ, мы можемъ сказать слѣдующее. Американскіе тарифы понизились и понижаются подъ давленіемъ конкурренціи между дорогами, тогда какъ у насъ начиная съ 8-го марта 1889 г., тарифы устанавливаются не соотвѣтственно нуждамъ сельскохозяйственной промышленности, а въ фискальныхъ цѣляхъ.

Въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ у насъ играетъ роль покровительственная система; эксплоатаціонные расходы возвышаются искуственно введеніемъ несообразныхъ тарифовъ на каменный уголь, чугунъ и т. д., переплатами дорогъ на всѣхъ матеріалахъ, и земледѣліе жертвуется въ пользу крупной промышленности.

Эксплоатаціонные расходы у насъ и въ Америкѣ по товарному движенію, по даннымъ министерства путей сообщенія [1]), за послѣдніе 6 лѣтъ были срѣдующіе:

Года.	Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	Россія.
	на одну пудо—версту, въ кредит. копѣйкахъ.	
1894	1/80	1/72
1895	1/85	1/74
1896	1/89	1/76
1897	1/92	1/80
1898	1/101	1/82
1899	1/104	1/79

Сильное удешевленіе эксплоатаціонныхъ расходовъ въ Америкѣ произошло, благодаря введеннымъ техническимъ усовершенствова-

---

[1]) Свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ. Вып. 65, страница LXXIX. С.-Петербургъ 1901 г.

ніямъ и благодаря дешевизнѣ каменнаго угля и желѣза. Эксплоатаціонные расходы можно было удешевить, увеличивъ подъемную силу вагоновъ, но это потребовало укладки пути болѣе тяжелыми рельсами, п. ч. при увеличеніи перевозимыхъ количествъ, требовались болѣе сильные, а стало быть и болѣе тяжелые паровозы. Въ результатѣ получилось удешевленіе перевозокъ. Съ другой стороны, тяжелые рельсы даютъ возможность пускать даже товарные поѣзда, со скоростью 50—70 верстъ въ часъ.

У насъ, за исключеніемъ небольшого числа дорогъ, путь слишкомъ слабъ, чтобы пускать по немъ тяжелые поѣзда съ большею скоростью. Какъ бы то ни было, но эксплоатаціонные расходы по товарному движенію при страшной экономіи въ жалованьяхъ низшаго персонала (одна изъ причинъ частыхъ желѣзнодорожныхъ катастрофъ), у насъ все-таки выше, чѣмъ въ Америкѣ.

Мы не будемъ сравнивать здѣсь число паровозовъ у насъ съ таковымъ въ Америкѣ, потому что сравненіе это было бы не правильно, такъ какъ по нашей сѣти, при дороговизнѣ желѣза, считаютъ возможнымъ и сейчасъ оставлять на казенныхъ дорогахъ паровозы, изготовленные въ 1857, 1858 и т. д. годахъ. Такихъ паровозовъ на американскихъ дорогахъ нѣтъ, потому что работа такихъ паровозовъ не можетъ быть выгодна. За 45 лѣтъ въ устройствѣ паровыхъ машинъ были введены большія измѣненія, давшія возможность значительно уменьшить количество потребляемаго топлива и оставлять на дорогахъ паровозы 1857 г. не хозяйственно.

Мы привели эти данныя, чтобы показать, почему американцы могутъ перевозить товары по своимъ желѣзнымъ дорогамъ дешевле, чѣмъ мы. При правильной эксплоатаціи, пониженіе расходовъ и всѣхъ тарифовъ у насъ будетъ вполнѣ возможно.

Въ запискѣ министерства финансовъ [1]), представленной въ особое совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, между прочимъ, указывается, что въ случаѣ пониженія хлѣбныхъ тарифовъ, выручка желѣзныхъ дорогъ сильно понизится. Это совершенно вѣрно, пониженіе хлѣбныхъ тарифовъ, въ среднемъ на 5 коп. въ пудѣ, должно выразиться пониженіемъ валовой доходности желѣзныхъ дорогъ на 30 — 35 мил. рублей. Но заявленіе министерства финансовъ грѣшитъ односторонностью и было бы крайне желательно выяснить, насколько покровительственная система удорожаетъ эксплоатаціонные расходы, какъ по уплатѣ процентовъ на строительные капиталы, такъ равно и по покупкѣ подвижного состава, рельсъ и т. д. Желательно знать, возможно ли

[1]) Правительственный Вѣстникъ, 23 іюня 1902 г.

возить каменный уголь и чугунъ въ сторону главнаго движенія по $^1/_{100}$ — $^1/_{125}$ коп. съ пуда и версты безъ убытка, а если это возможно, то почему въ такомъ случаѣ нельзя по тѣмъ же ставкамъ возить хлѣбъ?

Сейчасъ желѣзныя дороги выплачиваютъ большія деньги въ пользу горнозаводской промышленности, причемъ возятъ горнозаводскіе грузы по страшно низкимъ тарифамъ, не сообразуясь съ тѣмъ, выгодны ли такія перевозки или нѣтъ. Намъ кажется, что желѣзнодорожные тарифы не должны бы имѣть никакого отношенія къ нашей покровительственной политикѣ; довольно и того, что населенію приходится переплачивать непосредственно на желѣзѣ и всякихъ издѣліяхъ, а его, сверхъ того, еще приглашаютъ переплачивать на провозной платѣ.

Удешевленіе хлѣбныхъ тарифовъ на большихъ разстояніяхъ на 10 коп. въ пудѣ, на малыхъ въ 1—5 коп. въ пудѣ, необходимо въ интересахъ земледѣлія, потому что такое удешевленіе хлѣбныхъ тарифовъ увеличило бы выручки отъ хлѣба на мѣстахъ и дало бы земледѣльцамъ возможность удерживать больше хлѣба дома для своего питанія.

Излишки государственныхъ доходовъ надъ расходами за послѣднія 15 лѣтъ составили крупную сумму въ 1.500 мил. руб.; эти деньги были отчасти израсходованы на постройку желѣзныхъ дорогъ и поэтому было бы справедливо, чтобы дороги возили по дешевымъ тарифамъ сельскохозяйственные грузы, тогда какъ у насъ мы видимъ обратное явленіе, а именно: дешево перевозятся грузы тѣхъ отправителей, которые все время пользовались невольной подачкой дорогъ, въ видѣ искусственно возвышенныхъ цѣнъ на желѣзо и издѣлія.

Г. министръ финансовъ, въ день своего 10-лѣтняго юбилея управленіемъ министерства, въ отвѣтъ на привѣтствіе чиновъ министерства финансовъ, сказалъ слѣдующее: «десятилѣтіе управленія министерствомъ финансовъ меня заставило познать собственнымъ опытомъ ту общеизвѣстную истину, что благосостояніе государства можетъ быть прочнымъ только тогда, когда оно основано на благосостояніи народномъ».

Эти слова даютъ намъ надежду, что на нужды сельскаго хозяйства, со стороны министерства финансовъ, будетъ обращено вниманіе. Нужды эти заключаются въ удешевленіи желѣза и многихъ другихъ предметовъ потребленія и въ удорожаніи на мѣстахъ производства всего того, что производитъ земледѣлецъ. На первомъ мѣстѣ, конечно, стоитъ хлѣбъ. При низшемъ тарифѣ цѣны на хлѣбъ

на мѣстахъ должны повыситься, а это повышеніе цѣнъ повыситъ и благосостояніе сельскаго населенія.

Будемъ надѣяться, что департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ впредь откажется отъ невѣрной политики покровительства крупной промышленности низкими тарифами (достаточно и ввозныхъ пошлинъ), въ ущербъ интересамъ сельскаго хозяйства и что пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ будетъ признанъ желательнымъ въ смыслѣ ихъ пониженія, такъ какъ такое пониженіе необходимо, дабы наши земледѣльцы, по снабженію зерна на международные рынки, были поставлены въ одинаковыя условія съ своими конкуррентами—американскими фермерами.

XI. Наши хлѣбные тарифы [1]).

Въ послѣднемъ № «The Cincinnati Price Current», отъ 5/18 апрѣля, приведены тарифныя ставки на пшеницу отъ Чикаго въ Нью-Іоркъ.

Фрахтъ озерами и каналомъ изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ въ 1870 г. составлялъ по 20 коп. съ пуда, въ 1890 г., фрахтъ уже не превышалъ 6,9 коп. съ пуда, а въ прошломъ году онъ опускался до 5,2 коп. съ пуда.

Озерами до Буффало и оттуда желѣзной дорогой въ Нью-Іоркъ, съ расходами по перегрузкѣ изъ судовъ въ вагоны въ Буффало, стоимость перевозки пшеницы (Чикаго—Нью-Іоркъ) въ 1870 г. составляла 25,8 коп. съ пуда, въ 1890 г.—10 коп., а въ 1900 г. лишь 6 коп. съ пуда.

Желѣзнодорожный тарифъ на разстояніи Чикаго—Нью-Іоркъ въ 1870 г. составлялъ 39,1 коп. съ пуда, въ 1890 г.—16,8 коп., въ 1900 г.—11,2 коп. съ пуда, а на экспортное зерно, ставка была на ½ коп. съ пуда ниже и составляла 10,7 коп. съ пуда, что за 1378 верстъ (разстояніе Чикаго—Нью-Іоркъ) равнялось 1|129 коп. съ пуда и версты.

Насколько высоки наши желѣзнодорожные тарифы, видно изъ слѣдующаго. За 1378 верстъ земледѣльцамъ за провозъ хлѣба приходится платить, безъ дополнительныхъ сборовъ, по 22,56 коп. съ пуда (1/61 съ пуда и версты), т. е. почти на 12 коп. съ пуда дороже, чѣмъ американцамъ.

Чикаго—Нью-Іоркъ считается тарифнымъ пунктомъ; плата между Дюбюкомъ и Санъ-Луи включительно, до Нью-Іорка, составляетъ 116% платы отъ Чикаго въ Нью-Іоркъ. Цинциннати—Нью-Іоркъ составляетъ 87% платы Чикаго—Нью-Іоркъ и т. д. Тарифъ до Бостона, Филадельфіи и Балтиморы, на 2,4 коп. съ пуда дороже, чѣмъ въ Нью-Іоркъ.

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости 24 августа 1901 г.

Мы неоднократно уже указывали, на чрезвычайную высоту нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, непосильныхъ нашимъ земледѣльцамъ. Будь наши тарифы ниже, то, конечно, цѣны на мѣстахъ производства хлѣбовъ были бы выше теперешняго, потому что покупатели хлѣба на внутреннихъ рынкахъ сообразуются съ портовыми цѣнами и расходами по перевозкѣ хлѣба въ порты.

Но кромѣ слишкомъ высокихъ расходовъ по перевозкѣ хлѣбовъ въ порты, нашимъ земледѣльцамъ приходится страдать и отъ невозможныхъ желѣзнодорожныхъ порядковъ. Въ самомъ дѣлѣ, мыслимо-ли, что ежегодно за послѣднія 10—15 лѣтъ на нашихъ дорогахъ, образуются хлѣбныя залежи, препятствующія правильной торговлѣ хлѣбомъ. При постройкѣ новыхъ дорогъ, почти не думаютъ объ усиленіи способности сосѣднихъ дорогъ, ведущихъ въ порты. Либавская, напр., дорога и сейчасъ одноколейная, да и въ портахъ нашихъ слишкомъ мало приспособленій для пріема хлѣба. Укажемъ хоть на старѣйшую желѣзную дорогу—Николаевскую, принужденную доставлять хлѣбъ въ неустроенный «Новый портъ».

Недовыручка земледѣльцевъ, на мѣстахъ производства, благодаря высокимъ тарифамъ и неустройству нашихъ желѣзныхъ дорогъ, на большихъ разстояніяхъ составляетъ, вѣроятно, не менѣе 15 коп. съ пуда, т. е. по 6—7 р. 50 к. съ десятины, глядя по урожаю.

Во что обходятся хлѣбныя залежи земледѣльцамъ,—даже трудно разсчитать. Торговцами убытки отъ хлѣбныхъ залежей принимаются въ соображеніе при покупкѣ хлѣба, и теряютъ отъ залежей исключительно земледѣльцы.

При низшихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, перевозки по нашимъ дорогамъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и вывозы хлѣбовъ отъ насъ должны сократится потому что сельскимъ хозяевамъ при высшихъ цѣнахъ на хлѣбъ, на мѣстахъ производства, не будетъ надобности продавать теперешнія количества, причемъ цѣны въ портахъ, вслѣдствіе меньшаго предложенія, также должны будутъ повыситься.

Въ моихъ изслѣдованіяхъ о производствѣ пшеницы и ржи на всемъ свѣтѣ, я приводилъ данныя о подесятинной валовой выручкѣ отъ посѣвовъ пшеницы и ржи въ Америкѣ. Американцы выручаютъ за пшеницу на мѣстахъ производства отъ 70 до 95 коп. съ пуда и дороже, за рожь отъ 53 коп. до 97 коп. (1891 г.) съ пуда. Подобныя цѣны на мѣстахъ производства были возможны лишь при низкихъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ. У насъ, въ декабрѣ прошлаго года, цѣна ржи въ Самарѣ опускалась до 36 коп., составивъ въ среднемъ 39 к. за пудъ; въ Ельцѣ цѣна была за тяжелую рожь 48 коп., за легкую 43 коп.; въ Саратовѣ 43—46 коп. Такихъ цѣнъ въ Соединенныхъ Штатахъ и не знаютъ и дешевле 50 коп.

на мѣстѣ, американцы рожь не продаютъ, предпочитая скармливать ее скоту.

Пониженіе нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ является мѣрой, которая принесла бы громадную пользу земледѣльцамъ, потому что такое пониженіе тотчасъ повліяло бы на повышеніе цѣнъ на мѣстахъ производства.

Мы можемъ лишь пожалѣть, что, при пересмотрѣ нашихъ хлѣбныхъ тарифовъ, сами сельскіе хозяева явились на тарифный съѣздъ слишкомъ мало подготовленными.

Мнѣніе представителей желѣзныхъ дорогъ о невозможности пониженія хлѣбныхъ тарифовъ не выдерживаетъ по моему ни малѣйшей критики. Сельскіе хозяева, во всякомъ случаѣ, не виноваты въ плохомъ устройствѣ нашихъ жел. дорогъ и въ дороговизнѣ ихъ эксплоатаціи.

Въ Америкѣ съумѣли понизить экстлоатаціонные расходы дорогъ увеличеніемъ подъемной силы вагоновъ, введеніемъ болѣе тяжелыхъ и сильныхъ локомотивовъ, сжигающихъ притомъ меньшія количества топлива противъ прежнихъ, и т. д. То же самое могутъ и должны сдѣлать и наши желѣзныя дороги, если онѣ, въ самомъ дѣлѣ, призваны служить на пользу населенія.

Будемъ надѣяться, что, при новомъ разсмотрѣніи хлѣбныхъ тарифовъ, сельскіе хозяева оставятъ въ сторонѣ свои порайонные интересы и подумаютъ о благѣ всего русскаго земледѣлія.

XII. Объ обѣднѣніи деревни [1]).

Если 10 лѣтъ тому назадъ вопросъ о постепенномъ обѣднѣніи сельскаго населенія могъ еще считаться спорнымъ, то въ настоящее время, въ виду часто повторяющихся голодовокъ, въ виду сокращенія числа скота у населенія и увеличивающагося числа безлошадныхъ и безкоровныхъ дворовъ, а также въ виду возрастающей задолженности крупнаго землевладѣнія и увеличенія недоимокъ за крестьянами, ухудшеніе благосостоянія сельскаго населенія дѣлается очевиднымъ для многихъ.

Въ настоящей замѣткѣ, мы имѣемъ въ виду привести данныя о состояніи скотоводства въ 60 г. Европейской Россіи въ 1888 и въ 1899 г. (къ 1 января).

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости 27 апрѣля 1901 г. № 113.

Населеніе 60 губ. Европейской Россіи въ 1886 г. [1]) составляло: 93,7 милл. жителей, въ 1897 г. (по переписи) 103,7 милл. жителей, такимъ образомъ, увеличеніе населенія доходило до 10,6 проц. въ 12 лѣтъ.

Численность скота къ 60 губ. Европейской Россіи, въ 1888 и въ 1899 г. составляла:

	1888 г. [2])		1899 г.	
	Всего т. гол.	На 1,000 жителей головъ.	Всего т. гол.	На 1,000 жителей головъ.
Лошадей	20,888	223	18,394	177
Кр. рог. скота	27,923	297	27,667	267
Овецъ	48,220	515	41,367	399
Свиней	10,742	115	10,675	103

Изъ приведенной таблицы видно, что, тогда какъ число лошадей и овецъ съ 1888 по 1899 г. значительно сократилось, число крупнаго рогатаго скота и свиней измѣнилось лишь мало, причемъ на 1,000 душъ населенія, благодаря увеличенію числа жителей Россіи, число скота вообще сильно сократилось.

Переписей скота, въ томъ видѣ, какъ онѣ производятся въ западно-европейскихъ государствахъ и въ Америкѣ, у насъ, до сихъ поръ не было произведено. Относительно лошадей, у насъ имѣются военно-конскія переписи, но и то не по всѣмъ губерніямъ... Данныя военно-конской переписи за 1893—94 г. [3]), къ сожалѣнію, очень печальны... Такъ, напр., эта перепись выяснила, что въ 38 губ. Европейской Россіи, число крестьянскихъ лошадей, ростомъ отъ 1 арш. 14 вер. до 2 арш. составляетъ 38,5 проц. общаго числа крестьянскихъ лошадей, ниже 1 арш. 14 вер. было 44,15 проц.; такимъ образомъ, изъ общаго числа лошадей, лишь 17,35 проц. было дѣйствительно рослыхъ, а, стало-быть,—сравнительно сильныхъ лошадей. Въ крестьянскихъ хозяйствахъ, говорится въ отчетѣ по военно-конской переписи, лошадь сплошь и рядомъ пріучается къ работѣ съ трехъ лѣтъ, а четырехъ лѣтки исполняютъ самыя тяжелыя работы иногда даже у помѣщиковъ... Само собой разумѣется, что при этихъ условіяхъ, лошадь не можетъ развиться въ сильное животное...

То же самое можно сказать о нашемъ рогатомъ скотѣ: онъ мелокъ, потому что питаніе его слишкомъ слабо. Крестьяне прекрасно сознаютъ необходимость лучше кормить свой скотъ, но возможно-ли думать о достаточномъ питаніи скота, когда само населеніе недоѣдаетъ?

---

1) Статистика Россійской Имперіи X. С.-Петербургъ, 1890 г.
2) Ежегодникъ министерства финансовъ. Вып. 1899 г. С.-Петербургъ, 1900 г.
3) Военно-конская перепись 1893 и 1894 гг. С.-Петербургъ, 1896 г.

Даже въ оффиціальномъ докладѣ эксплоатаціоннаго отдѣла управленія желѣзныхъ дорогъ (отъ 4 октября 1899 г., за № 1277) русскій скотъ малорослый, названъ *тасканскимъ*. Такой породы у насъ, сколько намъ извѣстно, нѣтъ, но въ деревняхъ (Ярославской, Костромской губ.) очень худой скотъ, въ шутку называютъ тасканскимъ, потому что послѣ зимней безкормицы, такой скотъ приходится вытаскивать изъ хлѣвовъ.

Какъ бы то ни было, но нашъ скотъ мелокъ, легковѣсенъ и не можетъ быть сравниваемъ съ хорошо содержаннымъ и откормленнымъ скотомъ въ западно-европейскихъ государствахъ.

Изъ того же доклада можно видѣть, что управленіе желѣзныхъ дорогъ предложило опредѣлить норму погрузки, во-первыхъ, крупнаго сѣраго украинскаго скота по 8 и не свыше 9 головъ въ вагонѣ, во-вторыхъ, сѣраго сибирскаго, киргизскаго, оренбургскаго и т. д. по 10 головъ, и въ-третьихъ, малорослаго, обыкновеннаго русскаго, мѣстнаго — «тасканскаго», по 12 головъ. Норму эту считали нужнымъ установить потому, что мелкаго скота (очевидно, тасканскаго) скотопромышленники ухитрялись помѣщать въ вагонѣ до 16 штукъ быковъ и до 18 коровъ... Раньше (10—12 лѣтъ тому назадъ) норма для всякаго скота была установлена въ 8 головъ въ вагонѣ.

О нашемъ овцеводствѣ мы не будемъ говорить, что же касается до свиноводства, то оно, къ сожалѣнію, поставлено у насъ очень плохо. Правильнаго откорма свиней у насъ нѣтъ, и свиньи въ деревняхъ представляютъ изъ себя санитаровъ, поглощающихъ всякую падаль...

Въ № 87 «Торгово-Промышленной Газеты», г. К. Р—ль, въ письмѣ въ редакцію, говоря о возможномъ повышеніи хлѣбныхъ пошлинъ въ Германіи, высказываетъ свои пожеланія, чтобы:

«сѣверъ и центръ серьезно взялись за кормленіе скота и этимъ создали-бы выгодный сбытъ всякимъ хлѣбамъ юга и востока, и тогда мы, истративъ милліонъ-другой на показаніе на практикѣ нашимъ крестьянамъ и землевладѣльцамъ полезности и выгодности раціональнаго кормленія скота, избавимъ на многіе года, а быть можетъ, и навсегда, наше сельское хозяйство отъ всякой необходимости продажи за границу своего хлѣба, да, кромѣ того, обезпечимъ себя самихъ широкимъ и выгоднымъ сбытомъ всѣхъ тѣхъ продуктовъ животноводства, производствомъ которыхъ теперь за нашъ же счетъ богатѣютъ «умненькіе наши западные сосѣди».

Пожеланія г. К. Р—ль очень симпатичны, но спрашивается, исполнимы-ли они?

Скота у насъ мало не потому, чтобы не было въ немъ надобности или чтобы крестьяне не признавали этой надобности: мало у насъ скота потому, что наше сельское населеніе очень бѣдно. Что можно

сдѣлать съ однимъ или двумя милліонами рублей, когда увеличеніе нашего живого инвентаря требуетъ сотенъ милліоновъ? У насъ, въ земледѣльческомъ государствѣ, на посѣвную площадь хлѣбовъ, скота *меньше* чѣмъ въ сосѣдней Германіи,—гдѣ къ тому же скотъ гораздо лучше нашего...

Подъ посѣвами хлѣбовъ въ Германіи въ 1898 г. [1]) было 13,990 тысячъ десятинъ, у насъ въ 60 губерніяхъ Европейской Россіи въ 1899 г. [2])—67,946 тысячъ десятинъ. На 100 десятинъ посѣвовъ, приходилось скота:

	въ Германіи.	въ Россіи.
Лошадей	28	27
Крупнаго рогатаго скота . .	132	41
Овецъ	78	61
Свиней	102	15

Незначительность числа скота у насъ бросается въ глаза и, чтобы сравняться по числу скота (оставляя въ сторонѣ его качество), намъ требуется:

679 тысячъ лошадей по 50 рублей на	34 милл. руб.
62 милл. головъ крупнаго рогатаго скота по 30 руб. на	1,860 » »
70,5 милл. овецъ и свиней по 5 рубля на . .	353 » »
Всего требуется скота на сумму	2,247 милл. руб.

Что же можно сдѣлать съ тѣмъ милліономъ или двумя милліонами рублей, о которыхъ говоритъ г. К. Р—ль; но впрочемъ, онъ говоритъ лишь о сѣверѣ и центрѣ, а мы привели данныя по всей Россіи. Въ нижеслѣдующей таблицѣ, мы приводимъ данныя о посѣвныхъ площадяхъ, о числѣ имѣющагося скота, о числѣ скота, необходимаго при интенсивномъ хозяйствѣ и о числѣ недостающаго скота, въ *нечерноземныхъ* губерніяхъ, нуждающихся въ усиленіи удобренія земель.

Группы губерній.	1899 г. посѣвныя площади хлѣбовъ въ тыс. десят.	1899 имѣлось кр. рогат. скота т. г.	Требовалось скота, считая по 132 шт. на 100 д. пос. т. г.	Недоставало тыс. головъ.
Москов. промышл. . . .	3,625	2,066	4,785	2,719
Бѣлорусскія	3,541	2,288	4,674	2,386
Пріуральскія	6,088	2,186	8,036	5,850
Кр. Сѣвера	677	644	894	230
Пріозерныя	1,526	1,031	2,014	983
Литовскія	1,425	1,620	3,201	1,581
Прибалтійскія	1,060	790	1,399	609
Привислинскія	3,887	2,869	5,131	2,262
	22,829	13,514	30,134	16,620

1) См. „Statistische Jahrbücher d. Deutschen Reichs“.
2) «Урожай 1899 г.», изд. центр. стат. комитета.

Чтобы въ отношеніи *численности* крупнаго рогатаго скота сравняться съ Германіей, въ нашихъ нечерноземныхъ губерніяхъ не хватаетъ 16.6 милл. головъ, стоимость которыхъ у насъ можетъ быть принята въ 500 милл. рублей. Такое число головъ крупнаго рогатаго скота въ Германіи стоило бы не менѣе 1,500 милл. руб. потому что средняя цѣна въ 1897 г. была 93 руб., при среднемъ вѣсѣ въ 20,8 пуд.

Средній вѣсъ нашего скота, принимая во вниманіе число телятъ, можетъ быть принятъ, вѣроятно, лишь въ 10 пуд.

Лошадей въ нечерноземныхъ губерніяхъ у насъ числилось 7,953 тысячъ головъ, т. е. по 35 лошад. на 100 десят., что гораздо больше, чѣмъ въ Германіи; но, помимо качествъ лошадей, надо имѣть въ виду, что, при незначительномъ у насъ числѣ желѣзныхъ дорогъ, лошади, даже лѣтомъ, берутся подъ извозъ. Если это обстоятельство принять въ соображеніе, то придется признать, что и лошадей у насъ слишкомъ мало...

Сокращеніе, въ послѣднее время, численности нашего скота есть признакъ обѣднѣнія населенія. Поднять наше скотоводство можно никакъ не тѣми десятками тысячъ рублей, которые на это ассигнуются, а лишь поднятіемъ общаго благосостоянія населенія... Причина нашего обѣднѣнія кроется, по моему, въ косвенныхъ налогахъ!.. Если на человѣка навалить тяжесть въ 10 пуд., которые онъ несетъ съ трудомъ, то тѣмъ болѣе ему будетъ трудно нести 11 и т. д. пудовъ,—такъ и съ налогами.

Государство,—говорятъ намъ,—нуждается въ доходахъ: это совершенно вѣрно, но не надо, чтобы доходы правильно превышали расходы. За послѣднія 10 лѣтъ первые превышали ихъ на 1,000 милл. рублей, каковыя суммы истрачены на желѣзныя дороги и т. д... Постройка желѣзныхъ дорогъ могла бы производиться на занятыя деньги, безъ немедленнаго обремененія населенія... Налоги, посильные англійскому плательщику податей, непосильны нашему населенію, которое помимо налоговъ, поступающихъ въ казну (акцизы и фискальныя пошлины), обременено еще покровительственными пошлинами, дающими фабрикантамъ и заводчикамъ право взимать за всѣ производимыя въ Россіи издѣлія двойныя цѣны противъ заграничныхъ.

Благосостояніе сельскаго населенія въ Россіи, подорвано и поднять его можно, лишь понизивъ косвенные налоги...

XIII. Къ вопросу о послѣдствіяхъ таможенной войны [1]).

Въ началѣ нынѣшняго года американцы возвысили пошлину на нашъ сахаръ, сравнявъ ее съ пошлиной на германскій сахаръ. Съ американской точки зрѣнія, это совершенно правильно, такъ какъ и въ Россіи, и въ Германіи сахаръ на вывозъ продается дешевле сахара, предназначеннаго для внутренняго потребленія.

Въ Германіи [2]) цѣна вывознаго сахара обыкновенно на 19 коп. въ пудѣ дешевле цѣны сахара, предназначеннаго для внутренняго потребленія; у насъ же разница въ цѣнѣ доходитъ до $1^1/_2$ руб. Казна премій не выплачиваетъ при вывозахъ сахара, но оплачиваются онѣ заводчикамъ въ видѣ высшихъ цѣнъ русскимъ потребителемъ, что нисколько не измѣняетъ факта продажи вывознаго сахара по болѣе низкимъ цѣнамъ.

Не такъ взглянуло на это дѣло наше министерство финансовъ: оно усмотрѣло въ дѣйствіи американскаго правительства обиду для Россіи и возвысило пошлины на американскую сталь, машины и т. д., попутно-же, оно этимъ самымъ стало оказывать покровительство машиностроительнымъ заводамъ Бельгіи, Германіи и Англіи.

Дифференціальныя пошлины—изобрѣтеніе не новое. Онѣ существовали въ началѣ прошлаго столѣтія во Франціи. Такъ, Бастіа разсказываетъ, что французы допускали бумажную пряжу изъ Бельгіи по низшему тарифу потому, что бельгійцы не могли прясть пряжу также дешево, какъ англичане, англійская же пряжа была обложена высшей пошлиной.

Такое же положеніе мы видимъ теперь у насъ, въ отношеніи Америки. Американскія сталь и машины обложены высшей пошлиной, нежели издѣлія другихъ націй, высшія же пошлины ложатся на нашихъ же потребителей.

Съ англичанъ, нѣмцевъ и т. д. требуютъ свидѣтельства о томъ, что привозимыя машины—дѣйствительно англійской и нѣмецкой фабрикаціи. Къ какимъ иногда результатамъ приводитъ это требованіе, видно изъ слѣдующаго.

Въ началѣ нынѣшняго года заводчикъ, г. Уркгартъ, выписалъ изъ Великобританіи машины для производства лакрицы. Уджарскій заводъ г. Уркгарта скупаетъ вдоль линіи Закавказской желѣзной дороги солодковый корень и въ прессованномъ видѣ вывозитъ его въ Америку; лакрицу же заводъ приготовляетъ спеціально для Англіи, гдѣ на этотъ товаръ нѣтъ пошлины. По прибытіи машинъ

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости отъ 20 ноября 1901 г.

[2]) См. мое изслѣдованіе. «Сахарная промышленность всего свѣта».

въ Батумъ, оказалось, что для оплаты пошлинъ по конвенціонному тарифу требуется свидѣтельство отъ машиностроительнаго завода, удостовѣряющее, что машины—дѣйствительно англійской фабрикаціи. Агентъ г. Уркгарта въ Батумѣ, г. Блеръ, написалъ о требованіи таможни въ Уджары, и свидѣтельство было выписано изъ Англіи. На основаніи этого свидѣтельства, машины,—какъ видно изъ квитанціи батумской таможни за № 1955, отъ 27-го апрѣля 1901 года,—были очищены отъ пошлины, доходившей до 2,731 р. 47 к., и отправлены на заводъ въ Уджары.

15 сентября 1901 г. батумская складочная таможня, отношеніемъ за № 9562, извѣстила г. Блера, что, на основаніи § 160 правилъ 15 мая 1901 года, онъ приглашается внести въ кассу таможни 1,580 руб. 36 коп. за товары, досмотрѣнные по объявленію 1901 года, за № 1657. Требованіе мотивировалось тѣмъ, что пошлина была взыскана по конвенціонному тарифу, тогда какъ, согласно разъясненію департамента таможенныхъ сборовъ, таковаго удостовѣренія принимать не слѣдовало и пошлина должна быть взыскана, какъ за товары американскаго происхожденія, въ виду составленія на нихъ росписи за неподачею въ срокъ объявленія. Позволяемъ себѣ усомниться въ томъ, чтобы правила отъ 15 мая 1901 года могли относиться къ товару, очищенному отъ пошлины 27-го апрѣля того же года, т. е. раньше появленія новыхъ правилъ. Но, во всякомъ случаѣ, деньги (1,580 руб.) были взысканы съ г. Блера, и хозяину машинъ, г. Уркгарту, не оставалось ничего больше, какъ отдать деньги, хотя машины—дѣйствительно англійскаго происхожденія, а что свидѣтельство пришло поздно, такъ въ томъ виновата отдаленность Закавказья отъ Англіи.

Закавказской солодковой промышленности приходится выдерживать очень сильную конкурренцію со стороны экспортеровъ корня изъ Турціи; устройство заводовъ у насъ гораздо дороже, чѣмъ въ Малой Азіи; заводы работаютъ спеціально на экспортъ и обременять эти заводы пошлинами на машины уже само по себѣ не практично, а къ этому еще присоединяются сюрпризы въ видѣ вышеописаннаго.

Англичане—отправляя, вѣроятно, еще въ февралѣ машины,—не знали о русскихъ правилахъ, да еще о тѣхъ, которыя должны были быть опубликованы 15 мая, и, на нашъ взглядъ, взысканіе 1,580 р. добавочной пошлины—несправедливо.

Таможенная война съ Америкой, по моему, намъ кромѣ вреда, ничего не приноситъ. Возвышеніе нашихъ пошлинъ было сдѣлано ради увеличенія убыточныхъ вывозовъ сахара изъ Россіи, на который, кромѣ Америки, есть громадное требованіе въ Англію; но

возвышеніе пошлинъ на американскія машины не могло отозваться на русскихъ плательщикахъ податей слишкомъ больно, потому что наша торговля съ Америкой невелика. Вопросъ сводится больше къ принципу. Спрашивается, однако, что же будетъ, если та же система дифференціальныхъ пошлинъ будетъ примѣнена къ Германіи?

Нѣмцы желаютъ обложить свое населеніе въ пользу землевладѣльцевъ; это, конечно, большая ошибка, такъ какъ возвышеніе цѣнъ хлѣбовъ въ Германіи будетъ оплачиваться нѣмецкими рабочими и ухудшитъ ихъ положеніе... но намъ-то какое дѣло до нѣмецкихъ пошлинъ?

Неужели ухудшеніе положенія нѣмецкихъ рабочихъ, вслѣдствіе недальновидности германскаго правительства, можетъ служить предлогомъ къ возвышенію бремени нашего населенія, и сейчасъ обложеннаго непосильными пошлинами?

Полагаемъ, что это было бы совершенно нераціонально, потому что и при теперешнихъ чрезмѣрныхъ пошлинахъ и акцизахъ наше населеніе бѣднѣетъ.

Нѣмецкіе аграріи въ своемъ ослѣпленіи доходятъ до такихъ глупостей, которыя прямо бросаются въ глаза. Владѣя пространствомъ въ 49 милл. дес. (въ круглыхъ цифрахъ), Германія, при населеніи въ 56 милл. жителей, думаетъ обойтись безъ чужого хлѣба, скота, лѣса и т. д. Но всѣ пространства земель уже заняты; если увеличить лѣсныя пространства съ тѣмъ, чтобы сократить привозы лѣса, надо уменьшить площади пахотныхъ земель, а можетъ быть и пастбищныхъ. Превращеніе лѣсной площади въ пахотную должно отозваться на увеличеніи привоза лѣса. Увеличеніе площадей пахотныхъ земель за счетъ пастбищныхъ вызоветъ возрастаніе привоза скота. Словомъ, при той ограниченной площади, на которой нѣмцы живутъ, они не могутъ обходиться безъ привоза и, несмотря ни на какія пошлины, впредь будутъ покупать нашъ хлѣбъ и скотъ, и лѣсъ.

Германія, въ силу того, что ея населеніе чрезвычайно велико, должна была заняться промышленностью и работать на вывозъ, потому что обработка земель не можетъ занять даже третьей части населенія. Какъ городъ не можетъ жить безъ деревни, такъ и Германія не можетъ жить безъ сношеній со странами, доставляющими ей недостающіе сельско-хозяйственные продукты.

Населеніе, занимающееся въ Германіи промышленностью, растетъ, и лицамъ, незанятымъ земледѣліемъ въ Германіи, не хватаетъ того хлѣба, который сейчасъ производитъ сельское населеніе. Пускай нѣмцы поднимутъ пошлины: черезъ это площади посѣвовъ

не могутъ увеличиться, за недостаткомъ свободныхъ земель; увеличеніе же урожайности имѣетъ предѣлъ и интенсированіе хозяйства стоитъ очень дорого.

Нѣмцы поступятъ совершенно неправильно, если возвысятъ пошлины на хлѣбъ, скотъ, лѣсъ и т. д.; но это не есть причина для насъ начинать съ ними изъ за этого таможенную войну. Для насъ важно лишь, чтобы нашъ хлѣбъ не былъ обложенъ высшей пошлиной, сравнительно съ хлѣбами изъ другихъ государствъ, размѣры же пошлинъ для насъ безразличны, такъ какъ таковыя оплачиваются самими нѣмцами.

Каждое отдѣльное государство можетъ вводить налоги, которые и оплачиваются населеніемъ, но облагать налогами другое государство оно не можетъ. Поэтому мы, возвысивъ наши пошлины на желѣзо и всякія издѣлія, привозимыя изъ Германіи и другихъ государствъ, если нанесемъ вредъ, то никакъ не нѣмцамъ, а своему собственному населенію; если же мы противъ Германіи введемъ дифференціальныя пошлины, то и она, пожалуй, возвыситъ пошлину на нашъ хлѣбъ сравнительно съ пошлинами на хлѣба изъ другихъ государствъ, что намъ нанесло бы значительный вредъ.

Утвержденіе, что пошлины отчасти оплачиваются странами вывозовъ, ни на чемъ не основано; какъ намъ никто не уступаетъ желѣзо дешевле на томъ основаніи, что у насъ на него—высокая пошлина, такъ и мы никому не уступаемъ въ цѣнѣ хлѣба на томъ основаніи, что въ такомъ то государствѣ такая то пошлина. Мы беремъ и съ нѣмцевъ, и со шведовъ, и съ англичанъ одинаковыя цѣны, несмотря на то, что у послѣднихъ нѣтъ пошлинъ.

Намъ, при нашемъ страшно высокомъ таможенномъ тарифѣ, если слѣдуетъ думать о чемъ либо, то развѣ о пониженіи пошлинъ, а никакъ не о таможенныхъ войнахъ, всегда разорительныхъ для обѣихъ воюющихъ сторонъ.

XIV: Свободная торговля и покровительство [1]).

Начало XX ст. застаетъ Европу, въ отношеніи торговой политики, почти въ томъ-же безотрадномъ положеніи, въ какомъ она находилась и въ концѣ XVIII вѣка. За исключеніемъ Англіи, Голландіи, Бельгіи, всѣ остальныя европейскія государства, а также

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости, № 314, отъ 16-го ноября 1902 г.

Сѣверные Американскіе Соединенные Штаты болѣе или менѣе оградили себя отъ привоза товаровъ высокими покровительственными пошлинами, сокращая тѣмъ и привозы и вывозы,—словомъ, сокращая общіе торговые обороты по международной внѣшней торговлѣ...

Когда рѣчь заходитъ о преимуществахъ той или другой системы,—а именно, фритредерства и протекціонизма,—то всегда забываютъ объ очень важномъ обстоятельствѣ: о торговыхъ оборотахъ; между тѣмъ, не подлежитъ сомнѣнію, что пошлины на привозные товары, удорожая ихъ для потребителей, сокращаютъ общую торговлю. Пошлины, сокращая торговые обороты, тѣмъ самымъ понижаютъ доходы перевозочныхъ предпріятій (желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ), точно такъ же, какъ и торговаго сословія.

Какъ и сто лѣтъ тому назадъ, націи всего свѣта поощряютъ вывозъ, тормазя въ то-же самое время привозъ и не сознавая, повидимому, той простой истины, что нельзя усиливать вывоза, отказываясь отъ привоза. Законодатели многихъ странъ ошибочно полагаютъ, что привозы оплачиваются золотомъ; наоборотъ, золото въ международной торговлѣ играетъ лишь очень незначительную роль.

Не подлежитъ сомнѣнію, что богатыя націи, капиталы которыхъ помѣщены въ иностранныхъ фондахъ, получаютъ проценты не золотомъ, а товарами, чѣмъ и объясняется тотъ фактъ, что привозъ товаровъ въ Англію, Францію, Германію, Голландію и Бельгію на значительныя суммы превышаетъ вывозъ изъ этихъ государствъ. Задолженныя націи, уже въ силу того, что имъ приходится платить проценты на занятыя за границей деньги, имѣютъ излишки вывозовъ надъ привозами. Точно также, если отдѣльное лицо имѣетъ много долговъ, оно выплачиваетъ ихъ, безъ полученія обратно чего-либо. Если бы, напр., Россія совсѣмъ отказалась отъ привоза (большая китайская стѣна!), то и тогда она должна бы вывозить, т. к. она должна же чѣмъ-нибудь оплачивать проценты по заграничнымъ займамъ. Тормазя привозъ пошлинами (малая китайская стѣна!), мы получаемъ лишь мало товаровъ изъ-за границы, а потому не можемъ усиливать нашъ вывозъ...

Чѣмъ задолженность какого-либо государства выше. Тѣмъ и вывозъ изъ этого государства долженъ быть больше, безъ соотвѣтственнаго покрытія привозомъ. У насъ боятся усиленія привоза, совершенно невѣрно предполагая, что привозъ долженъ оплачиваться золотомъ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности, чѣмъ выше былъ бы привозъ товаровъ, тѣмъ выше былъ бы вывозъ отъ насъ; къ этому надо еще добавить, что привозъ къ намъ тормазится не только пошлинами, но и тѣмъ, что намъ фактически вывозить нечего.

Большіе вывозы возможны лишь въ томъ случаѣ, если производительность населенія извѣстнаго государства высока, при низкой же производительности и вывозы, и привозы всегда будутъ не велики.

Допустимъ, напр., что производительность хозяйства нашихъ крестьянъ удвоилась и что, благодаря этому, они имѣютъ больше хлѣба, скота и т. д. на продажу; послѣдствія такого положенія сказались бы въ усиленіи вывоза отъ насъ; но и привозъ хлопка, чая, кофе и т. д. долженъ бы былъ возрасти, потому что, при увеличеніи благосостоянія массы населенія, потребленіе многихъ товаровъ должно увеличиться, и, стало-быть, привозъ ихъ усилился бы.

Мы не будемъ останавливаться здѣсь на вопросѣ о томъ, какъ поднять производительность нашихъ мелкихъ сельскихъ хозяевъ, но не можемъ не упомянуть, что непосильные налоги (въ видѣ страшно высокихъ пошлинъ и акцизовъ), никакъ ужъ не могутъ способствовать увеличенію производительности, а наоборотъ; съ другой стороны, при низкой производительности сельскаго населенія, доставляющаго продукты для вывоза, нельзя разсчитывать на усиленіе нашей внѣшней торговли, какъ по вывозу, такъ и по привозу.

Внѣшняя торговля бѣдныхъ странъ съ низкой производительностью никогда не можетъ быть высока, и чѣмъ бѣднѣй нація, тѣмъ ея торговые обороты ниже, это можно доказать цѣлымъ рядомъ цифровыхъ данныхъ, но мы ограничимся здѣсь лишь нѣсколькими примѣрами.

По разсчетамъ Неймана-Спалларта [1]), общіе обороты международной внѣшней торговли, въ среднемъ за 1876—80 г., доходили до 27 милліардовъ рублей; для 1896—1900 г., по предварительнымъ подсчетамъ, они составляли до 35 милліардовъ рублей.

Общіе обороты, по внѣшней торговлѣ, *какъ по привозу такъ и по вывозу*, а также на душу населенія, въ главныхъ европейскихъ государствахъ и въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, въ два принятыхъ нами періода, были слѣдующіе.

	Въ среднемъ за: 1876—1880.		1896—1900[2]).	
	Привозъ и вывозъ милл. рубл.	На душу населенія рублей.	Привозъ и вывозъ милл. рубл.	На душу населенія рублей.
Соед. королевство	6,054	178	7,446	185
Германія	3,977	91	4,694	86
Франція	3,576	97	3,908	101

[1]) Uebersichten der Weltwirthschaft von Neumann-Spallart. Jahrgang 1881—82.

[2]) См. статистическіе ежегодники отдѣльныхъ странъ, а относительно Россіи, обзоры внѣшней торговли.

	Въ среднемъ за: 1876—1880. Привозъ и вывозъ милл. руб.	На душу населенія рублей.	1896—1900[1]). Привозъ и вывозъ милл. руб.	На душу населенія рублей.
Сѣв.-Ам. Соед. Штаты	2,281	46	3.703	51
Голландія	1,063	273	2,594	552
Бельгія	1,387	257	1,901	352
Австро-Венгрія	940	26	1,354	30
Россія	1,056	11	1,310	10
Италія	899	32	1,039	33

Приведенная таблица крайне поучительна, потому что изъ нея видно, насколько ничтожна наша внѣшняя торговля, составляющая лишь по 10 руб. на душу, сравнительно съ 11 руб. двадцать лѣтъ тому назадъ. Внѣшняя торговля Англіи и Россіи за приведенные годы увеличилась почти въ одинаковой степени, но тогда какъ увеличеніе нашихъ внѣшнихъ торговыхъ оборотовъ дошло лишь до 254 милл. руб., въ Англіи они возросли на 1,392 милл. руб., т. е. на сумму, превышающую наши теперешніе общіе торговые обороты.

Наша торговля, благодаря постройкѣ цѣлой сѣти новыхъ желѣзныхъ дорогъ, должна бы была удвоиться или утроиться, а, между тѣмъ, она остается все на прежнемъ низкомъ уровнѣ. Увеличиться наша торговля можетъ лишь при болѣе либеральномъ тарифѣ, потому что увеличеніе привозовъ сейчасъ же вызоветъ увеличеніе вывозовъ.

У насъ принято сравнивать Америку съ Россіей; но американцы имѣютъ передъ нами громадныя преимущества. Во-первыхъ американцы вывозятъ такіе товары, въ производствѣ которыхъ они—почти монополисты, а во-вторыхъ, они не отказываются и отъ привозовъ. Американцы вывозятъ хлопка на 600 милл. руб., мѣди—100 милл. руб., табака—60 милл. руб., руды серебряной—50 милл. руб. и т. д. Все это—такіе товары, которыхъ у насъ для вывоза нѣтъ. Затѣмъ, американцы допускаютъ безпошлинный привозъ кофе и какао (привозъ 1900 г. доходилъ до 130 милл. руб., а именно, 21 милл. пуд. кофе и 1,3 милл. пуд. какао); чай и сахаръ привозятся по очень низкимъ пошлинамъ (привозъ 1900 года на 200 милл. руб.: чая 2,7 милл. пуд., сахара 104 милл. пуд.); ткани обложены доступными (не запретительными, какъ у насъ) пошлинами, и привозъ тканей въ 1900 г. доходилъ до суммы 172 милл. рублей.

Ничего подобнаго мы не видимъ у насъ. Во-первыхъ, для вывоза у насъ не имѣется такихъ товаровъ, въ производствѣ которыхъ мы бы являлись монополистами, во-вторыхъ, чай, кофе и какао обложены страшными пошлинами, а привозъ сахара и всякихъ

[1]) См. статистическіе ежегодники отдѣльныхъ странъ, а относительно Россіи обзоры внѣшней торговли.

тканей прямо невозможенъ, такъ какъ у насъ пошлины на эти предметы потребленія—запретительныя... Съ другой стороны, англичане охотно покупаютъ у американцевъ, которымъ они продаютъ свои издѣлія, а взамѣнъ берутъ хлопокъ, хлѣбъ, скотъ, мясо и т. д.; мы же хотимъ продавать англичанамъ, не покупая у нихъ, или увеличивать вывозъ въ Англію, не увеличивая привоза къ намъ, а это невозможно. Если американцы перейдутъ къ свободной торговлѣ, то это будетъ большимъ ударомъ для континентальныхъ государствъ Европы, Англія же отъ этого можетъ лишь выиграть.

Соединенное королевство, Голландія, Бельгія имѣютъ громадные привозы и вывозы, какъ общіе, такъ и на душу, тогда какъ Германія, Франція, Италія, Австро-Венгрія далеко отстаютъ отъ первыхъ трехъ фритредерскихъ государствъ, по размѣрамъ торговли на душу населенія; Россія же занимаетъ послѣднее мѣсто.

Лѣтъ 6 тому назадъ, вышла книга подъ заглавіемъ «Made in Germany», надѣлавшая много шума; книга эта издана въ Россіи въ двухъ переводахъ. Какъ это могло случиться, для меня не понятно, потому что книга «Made in Germany» полна ошибокъ и передержекъ и вызвала въ Англіи обстоятельный отвѣтъ со стороны G. W. Medley [1]). Съ отвѣтомъ этимъ русская публика, повидимому, незнакома: между тѣмъ, г. Медлей прекрасно выяснилъ цыфровыя передержки г. Вилльямса, на основаніи которыхъ послѣдній основываетъ свое утвержденіе о паденіи торговли Англіи. Что книга г. Вилльямса тенденціозна,—это не подлежитъ сомнѣнію, а изъ приведенныхъ выше цыфръ видно, что торговля Англіи за 20 лѣтъ увеличилась въ большей степени, чѣмъ торговля Германіи, а именно: тогда какъ англійская торговля съ 1876—80 гг. по 1896—900 гг. возрасла на 23 проц., торговля Германіи увеличилась лишь на 18 проц., а Франціи—на 9 проц.

Противъ свободной торговли можно говорить что угодно, но спорить противъ факта, что низкіе таможенные тарифы (а, стало быть, дешевизна привозныхъ товаровъ) способствуютъ увеличенію привозовъ,—нельзя. Увеличенные же привозы требуютъ соотвѣтственныхъ вывозовъ, которые нельзя форсировать, тормазя привозы.

Здѣсь умѣстно привести небольшую справку относительно торговли австралійскихъ колоній. Нов. Южн. Уэльсъ придерживается свободной торговли, а въ Викторіи привозные товары обложены высокими покровительственными пошлинами. Результаты таможенной политики двухъ колоній—слѣдующіе: внѣшняя торговля Нов. Южн. Уэльса съ 1876—80 гг. по 1896—909 гг. возвысилась съ 254

[1]) The German Bogey dy George W. Medley London. 1896.

на 475 милл. рубл. (съ 339 на 365 руб. на душу), внѣшняя торговля Викторіи за тѣ же годы увеличилась съ 285 на 313 милл. рубл. (съ 332 р. торговля на душу упала до 272 рубл.). Эти цыфры, какъ нельзя лучше, доказываютъ, какъ велико вліяніе таможенныхъ пошлинъ на размѣры торговыхъ оборотовъ. Къ этому слѣдуетъ еще добавить, что вывозъ Нов. Юж. Уэльса съ 1876—80 по 1896—900 гг. возвысился съ 124 на 248 милл. руб., а Викторіи съ 138 на 156 милл. рубл.

Россія находится въ такомъ же положеніи, какъ колонія Викторія: наша торговля застряла на одной цыфрѣ, и не увеличивается.

Въ вышеприведенной таблицѣ я бралъ среднія цыфры, п. ч. цыфрами за одинъ годъ ничего нельзя доказать; и вотъ, имѣя вышеприведенныя данныя о нашихъ торговыхъ оборотахъ на душу, я и полагаю, что давно пора перестать ставить тормазы привозу, въ видѣ высокихъ ввозныхъ пошлинъ, п. ч. лишь при пониженіи нашихъ пошлинъ, мы можемъ разсчитывать на увеличеніе нашихъ вывозовъ.

Насколько пошлины вліяютъ на сокращеніе торговыхъ оборотовъ, видно изъ того, что тогда какъ общіе вывозы Англіи съ 1876—80 по 1896—900 г. увеличились на 24 проц., вывозы Германіи, за тѣ-же годы, возросли лишь на 14 проц.; очевидно, что введенныя съ 1879 г. пошлины на хлѣбъ уже оказали свое дѣйствіе на внѣшнюю торговлю Германіи, а дальнѣйшее возвышеніе пошлинъ еще ухудшитъ положеніе ея на международномъ рынкѣ.

Наши теперешнія пошлины, сравнительно съ таковыми въ 70-хъ годахъ, чрезвычайно высоки и сказались въ сокращеніи цыфры нашихъ торговыхъ оборотовъ на душу населенія. Правда, наши общіе вывозы увеличились больше, чѣмъ привозы, но надо имѣть въ виду, что наша задолженность за границей за послѣднее время увеличилась, почему разница между привозомъ и вывозомъ впредь и должна быть больше, чѣмъ раньше.

Въ послѣднее время всѣ государства хлопочатъ о возвышеніи вывозовъ, причемъ нерѣдко поощряютъ таковые преміями, субсидіями и т. д. Наши сельскіе хозяева точно также мечтаютъ о вывозѣ скота въ Англію, хотя данныхъ для этого, въ настоящее время, нѣтъ никакихъ.

Наше убѣжденіе,—какъ видно изъ всего вышесказаннаго,—сводится къ тому, что нельзя увеличивать вывозъ, ставя препятствія (въ видѣ запретительныхъ пошлинъ) для привоза. Но вопросъ о томъ, можемъ-ли мы разсчитывать, при теперешнихъ, условіяхъ на увеличеніе вывоза изъ Россіи скота и продуктовъ скотоводства, настолько интересенъ, что мы къ нему еще вернемся.

XV. О вывозахъ скота и мяса [1]).

Мы уже говорили о томъ, что покровительственная система вліяетъ не только на сокращеніе привоза, но и на сокращеніе вывоза, такъ какъ привозъ товаровъ оплачивается вывозомъ и наоборотъ, золото-же въ международныхъ оборотахъ играетъ лишь очень незначительную роль.

Въ виду приведеннаго факта, могущаго быть подкрѣпленнымъ цифрами, вредъ, приносимый высокимъ таможеннымъ тарифомъ, по моему, очевиденъ. Высокія пошлины, сокращая вывозъ, заставляютъ экспортеровъ понижать цѣны на вывозные товары, тѣмъ ухудшая положеніе нашихъ деревенскихъ производителей.

За послѣднія 25 лѣтъ (съ конца 1876 г.) не только были возвышены существовавшія пошлины, но были также введены новыя на сырые матеріалы, и если, несмотря на это, нашъ привозъ въ 1899 и 1900 гг. былъ сравнительно высокъ, то это происходило благодаря приливу въ Россію иностранныхъ капиталовъ, которые прибывали къ намъ въ видѣ машинъ, желѣза для построекъ и т. д.

Насколько у насъ высоки пошлины, видно изъ слѣдующаго сопоставленія американскихъ и нашихъ пошлинъ. Въ процентномъ отношеніи къ цѣнности привезенныхъ товаровъ, размѣръ пошлинъ въ Россіи и Америкѣ былъ слѣдующій:

	Россія [2]).	Соед. Штаты [3]).
1899	35%	29%
1898	37 »	25 »
1889	28 »	29 »
1879	17 »	29 »
1869	12 »	45 »

Тогда какъ пошлины въ Америкѣ въ послѣднее время, сравнительно съ 1869 г., были понижены, у насъ онѣ, наоборотъ, все возрастали, что естественно должно было тормазить нашъ вывозъ; притомъ въ Америкѣ пошлины имѣютъ болѣе фискальный характеръ, и всѣ покровительственныя пошлины ниже, чѣмъ у насъ.

Предполагая заняться здѣсь приведеніемъ данныхъ о вывозѣ крупнаго рогатаго скота и свиней, а также мяса и сала отъ насъ и изъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, считаемъ нужнымъ привести сначала число скота у насъ и въ Америкѣ. Въ 1866, 1871, 1888 и 1900 гг. численность крупнаго рогатаго скота и свиней составляла:

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости № 317 отъ 19 ноября 1902 г.
[2]) Обзоръ внѣшней торговли Россіи въ 1899 г. С.- Петербургъ, 1901 г.
[3]) Statistical abstract of the United States. Washington 1901.

	Въ 50 г. Ев. Рос.		Въ Сѣв.-Ам. С. Штат.	
	Круп. рог. скота.	Свиней.	Круп. рог. скота.	Свиней.
	Въ тысячахъ головъ.			
1866	21,634 [1]	9,313	12,675 [4]	13,617
1871	21,604	9,404	26,235	29,458
1888	24,609 [2]	9,243	49,234	44,347
1900	32,913 [3]	11,371	67,804 [5]	62,876

И у насъ, и въ Америкѣ, число скота и свиней съ 1866 по 1900 гг. увеличилось, но, тогда какъ у насъ, данныя, какъ не основанныя на переписяхъ, подвержены сомнѣнію, американскія цифры должны быть близки къ истинѣ,—тѣмъ болѣе послѣдняя, добытая переписью 1900 г.

Приведенныя цифры относятся къ наличности скота въ деревняхъ. Въ числѣ 67,8 милл. головъ крупнаго рогатаго скота въ Америкѣ въ 1900 г. было 15,3 милл. телятъ моложе 1 года.

Мы уже указывали нѣсколько разъ на необходимость произвести у насъ перепись скота, такъ какъ безъ такой переписи нельзя судить о благосостояніи сельскаго населенія. Необходимо знать не только численность скота, но также возрастъ и вѣсъ его.

Мы привели данныя лишь о 50 губерніяхъ Европейской Россіи; кромѣ того, въ 10 привислинскихъ губерніяхъ было 3 милліона головъ крупнаго рогатаго скота, въ остальныхъ губерніяхъ и областяхъ 7,7 милліоновъ головъ, а всего въ Россіи (безъ Финляндіи) было 43,6 милліоновъ головъ крупнаго рогатаго скота и 13,9 милліоновъ штукъ свиней.

На 1000 душъ, принимая населеніе Россіи, безъ Финляндіи, для 1900 г. въ 132 милліона, у насъ приходилось по 330 головъ крупнаго рогатаго скота и по 105 штукъ свиней, въ Америкѣ-же на то же число душъ было 886 головъ крупнаго рогатаго скота и по 821 штукъ свиней; такимъ образомъ, на душу американцы имѣли въ 2½ раза больше крупнаго рогатаго скота и въ 8 разъ больше свиней, чѣмъ мы въ Россіи.

Что число скота въ Америкѣ больше, чѣмъ у насъ, не подлежитъ сомнѣнію; но кромѣ того, надо имѣть въ виду качество скота и его вѣсъ; и вотъ въ отношеніи качества скота, мы полагаемъ, что таковое у насъ много ниже, чѣмъ гдѣ-либо. Скотъ у насъ плохъ, потому что кормовъ у насъ для скота мало...

---

[1]) Докладъ Высочайше учрежд. комиссіи для изслѣдованія положенія сельскаго хозяйства и сельской производительности въ Россіи. Прил. II—V. С.-Петербургъ 1873 г.

[2]) Сборникъ свѣд. по Россіи 1890 г.

[3]) Свѣдѣнія о количествѣ скота въ 1900 г. С.-Петербургъ 1901 г.

[4]) Statistical Abstract of the United States.

[5]) The Cincinnati Price Current. 27 March 1902.

Американцы имѣютъ къ своимъ услугамъ для прокорма скота громадныя количества кукурузы и кукурузныхъ стеблей; соломы и сѣна у нихъ также больше, чѣмъ у насъ; затѣмъ, американцы не вывозятъ отрубей и жмыховъ и кормятъ ими скотъ, пастбища же въ Америкѣ также не хуже нашихъ.

Возвращаясь къ вопросу о числѣ скота у насъ, мы должны признать, что даже, судя по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ, таковое дѣйствительно очень мало и что, стало быть, пока о серьезныхъ вывозахъ отъ насъ скота и думать нельзя. По даннымъ министерства путей сообщенія [1]), въ 1899 г. по нашей сѣти было перевезено всего 1,193 тыс. головъ крупнаго рогатаго скота, т. е., приблизительно 25 милліоновъ пудовъ. Перевозки овецъ, свиней, лошадей и другихъ животныхъ, у насъ еще менѣе значительны. Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, съ 1 іюля 1899 г. по 30 іюня 1900 г., было перевезено всего 526 [2]) милліоновъ пудовъ, и намъ кажется, что прибавлять къ этимъ цифрамъ больше нечего.

Потребленіе мяса въ Америкѣ должно быть гораздо больше, чѣмъ у насъ, такъ какъ американцы круглый годъ ѣдятъ мясо, притомъ въ большихъ количествахъ; но несмотря на наше незначительное потребленіе, у насъ всетаки вывозить нечего и наши вывозы и скота и мяса, въ послѣднее время, какъ будетъ видно изъ слѣдующихъ цифръ, сравнительно съ 70-ми годами, даже сократились.

Вывозы крупнаго рогатаго скота, мяса и сала, живыхъ свиней, свинины, свинаго сала, въ среднемъ за 1871—73 г., 1874—76, 1889—91 и 1899—1901 г. были слѣдующіе:

Вывозы.	1871—73	1874—76	1889—91	1899—1901 [3])
	въ тысячахъ рублей.			
Круп. рог. скота .	2,769	1,866	1,092	509
Мяса разнаго . .	203	211	702	278
Сала	3,824	2,610	376	8
Свиней живыхъ. .	5,561	7,294	1,609	2,876
Свинины . . .	—	—	1,581	1,164
Свиного сала . . .	—	—	327	155
Всего . .	12,357	11,981	5,687	4,990

благосостояніе сельскаго населенія и тогда и скотъ у насъ улучшится, и численность его увеличится; безъ поднятія же благосо-

---

1) Обзоръ грузового движенія въ 1899 г. Эксплоатац. отдѣлъ. С.-Петербургъ, 1900 г.

2) Statistics of railways in the United States. Washington 1901.

3) Обзоры внѣшней торговли Россіи за разные года.

стоянія сельскаго населенія безполезно тратить деньги на выписку производителей, потому что приплодъ отъ этихъ производителей черезъ 5 лѣтъ вновь обратится въ тотъ жалкій скотъ, какой мы сейчасъ видимъ въ деревняхъ.

Мнѣ приходится повторять здѣсь то, о чемъ я писалъ уже неоднократно, а именно: что наше сельское населеніе обѣднѣло, вслѣдствіе слишкомъ высокихъ косвенныхъ налоговъ, въ видѣ акцизовъ и пошлинъ, какъ покровительственныхъ, такъ и фискальныхъ. Бремя косвенныхъ налоговъ такъ значительно, что крестьяне съ трудомъ платятъ сравнительно не высокіе прямые налоги. Недоимки, несмотря на разныя льготы, за крестьянами не только не сокращаются, но увеличиваются.

Странно сказать, что Россія вывозитъ лишь на 5 милл. рубл. крупнаго рогатаго скота, свиней и мяса, тогда какъ изъ Америки въ 1889—1891 и 1899—1901 г., въ среднемъ, вывозы были слѣдующіе:

Вывозы.	1889—91	1899—1901
	въ милліонахъ рублей.	
Круп. рог. скота	50,9	64,2
Мяса свѣжаго и соленаго . .	47,7	70,1
Сала говяжьяго	9,5	8,2
Живыхъ свиней	1,6	0,5
Свинины свѣж. и солен. . . .	92,1	140,7
Сала свиного (lard)	61,9	85,0
Всего . .	263,7	368,7

Общее увеличеніе вывоза за десятилѣтіе составляло около 40 проц., и, тогда какъ нашъ вывозъ не превышалъ 5 милл. руб., вывозъ американцевъ доходилъ до 369 милл. рублей, т. е. превышалъ нашъ вывозъ въ 70 разъ.

Картина, которую мы здѣсь представляемъ, очень печальна, но мы не можемъ не высказать слѣдующаго нашего глубокаго убѣжденія. При теперешнемъ обѣднѣніи сельскаго населенія и состояніи скотоводства въ Россіи, вывозъ крупнаго рогатаго скота и мяса въ большихъ количествахъ невозможенъ.

Въ моемъ новомъ изслѣдованіи о производствѣ и потребленіи овса на всемъ свѣтѣ, я привожу данныя о потребленіи овса лошадьми; оказывается, что и лошадь наша не доѣдаетъ, такъ что совершенно правъ былъ Некрасовъ, говоря, что:

«Въ крови у русской клячи есть
Привычка золотая:
«Работать много, мало ѣсть»—
Основа вѣковая!
Печальный видъ: голодный конь
На почвѣ истощенной,
Съ голоднымъ пахаремъ..

Русское сельское хозяйство страдаетъ отъ дороговизны всего того, что нужно деревнѣ, не дополучая за все то, что оно имѣетъ на продажу. Массовое разведеніе крупнаго рогатаго скота, годнаго для вывоза, станетъ доступно населенію лишь тогда, когда оно станетъ богаче.

XVI. Хлопчато-бумажная промышленность въ Россіи [1].

По мѣрѣ увеличенія нашего населенія, растетъ и потребленіе хлопка у насъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ увеличивается число фабрикъ и работающихъ въ нихъ веретенъ и станковъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что потребленіе хлопчато-бумажныхъ тканей увеличивалось бы у насъ быстрѣй, если бы издѣлія изъ хлопка были дешевле, но дороговизна создана у насъ искусственно: пошлинами на машины (дорогое устройство фабрикъ) и на сырые матеріалы, какъ хлопокъ и всѣ красильные и химическіе товары.

Хлопокъ, съ 1863 (16 декабря) по 1879 г., привозился въ Россію безпошлинно, но съ 1879 г. хлопчатая бумага была обложена пошлиной въ 40 коп. зол., въ 1891 г. размѣръ пошлины былъ возвышенъ до 1 р. 20 к. зол. съ пуда, для хлопка, привозимаго моремъ и до 1 руб. 35 к. для сухопутныхъ привозовъ. Въ 1894 г. пошлина составляла 1 р. 40 к. по всѣмъ границамъ (2 р. 10 кредитными), въ 1895 г. послѣдовало возвышеніе до 3 р. 15 к. кред., а въ іюлѣ 1900 г. пошлина на хлопокъ была возвышена еще на 1 руб., такъ что теперешняя пошлина составляетъ 4 р. 15 к. съ пуда.

Пошлина на хлопокъ имѣетъ болѣе покровительственое, чѣмъ фискальное значеніе и въ страшной степени удорожаетъ хлопчатобумажныя издѣлія.

Изъ замѣтки Д. Н. Прянишникова по поѣздѣ его по Туркестану (Сыръ-Дарьинской и Ферганской областяхъ)—осенью 1894 г.—видно, что мѣстные жители считали въ то время возвышеніе пошлины на хлопокъ излишнимъ, такъ какъ, по словамъ г. Романова (тогдашняго предсѣдателя кокандскаго арбитражнаго комитета), не было основаній опасаться сокращенія хлопковой культуры.

Хлопокъ изъ Средней Азіи и Бухары привозился на нижегородскую ярмарку и въ Москву уже много десятилѣтій,—въ то время, когда пошлина не превышала 25 копѣекъ съ пуда и когда

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости. № 143, отъ 28 Мая 1901 г.

не было желѣзныхъ дорогъ ни въ Оренбургъ, ни въ Закаспійскій край. Въ Закавказьѣ посѣвы хлопка точно также производятся уже очень давно, и какой-либо надобности въ пошлинѣ на хлопокъ, тѣмъ болѣе въ подобной пошлинѣ, какъ 4 р. 15 коп. съ пуда, никогда не было. Искуственное возвышеніе цѣнъ хлопка повлекло за собой въ Туркестанѣ къ фальсификаціи, противъ которой арбитражному комитету въ Кокандѣ и пришлось бороться.

Какъ видно изъ той же замѣтки г. Прянишникова, хорошо устроенная плантація, при цѣнѣ хлопка въ 7 руб. за пудъ, давала 50 проц. на оборотный капиталъ или 20 проц. на весь затраченный капиталъ, такъ что опасеній, что культура хлопка могла бы быть заброшена, не могло быть. Само собой разумѣется, что хлопководы не откажутся и отъ гораздо большей прибыли.

Пошлина на хлопокъ, при потребленіи въ 15—16 милл. пудовъ въ годъ, составляетъ налогъ на населеніе въ 60 милл. руб. лей въ годъ. Изъ этихъ 60 милл. рублей казна получаетъ двѣ трети, тогда какъ остальные 20 милл. рублей идутъ въ пользу хлопковыхъ плантаторовъ. Но кромѣ покровительства средне-азіатскимъ и закавказскимъ хлопководамъ, мы косвенно покровительствуемъ и персіянамъ, такъ какъ пошлина на персидскій хлопокъ составляетъ лишь 5%.

При цѣнѣ американскаго хлопка съ пошлиной въ 10 руб. за пудъ, персіяне получаютъ возможность продавать свой хлопокъ по 7—8 руб. за пудъ, тогда какъ будь цѣна американскаго хлопка 6 руб., никто за персидскій больше 4—4½ руб. не заплатилъ бы, такъ что пошлина на американскій хлопокъ является покровительственной пошлиной для персіянъ, которые и увеличиваютъ свои хлопковые вывозы къ намъ.

Съ 400 тыс. пудовъ въ началѣ 90-хъ годовъ персіяне увеличили свои вывозы хлопка въ Россію до 1 милл. пуд., получая, благодаря высокой пошлинѣ на американскій и другіе сорта хлопка, до 2½—3 милл. рублей лишнихъ въ годъ. Конечно, это хорошее дѣло для персіянъ, но нельзя сказать, чтобы это было выгодное дѣло для русскихъ плательщиковъ податей.

Покровительство русскому хлопку оказывается отчасти въ цѣляхъ сократить привозы иностраннаго хлопка, причемъ защитники пошлинъ упускаютъ изъ виду, что чѣмъ больше мы затрудняемъ привозы, тѣмъ труднѣе намъ становится вывозить.

Насколко мы удорожаемъ пряжу бумажную, а затѣмъ и издѣлія изъ хлопка, видно изъ слѣдующихъ данныхъ о цѣнахъ хлопка въ Ливерпулѣ и о цѣнахъ хлопка въ Москвѣ, съ пошлиной и безъ пошлины.

Цѣна американскаго хлопка.

Года.	Въ Ливерпулѣ [1]).	Въ Москвѣ.	
		Съ пошлин.	Безъ пошл.
	Рублей и копѣекъ за пудъ.		
1895	4 р. 75 к.	9 р. 50 к.	6 р. 35 к.
1896	6 » 01 »	10 » 31 »	7 » 16 »
1897	5 » 31 »	9 » 62 »	6 » 47 »
1898	4 » 50 »	9 » 21 »	6 » 06 »
1899	5 » 08 »	9 » 27 »	6 » 12 »

Цѣна американскаго хлопка въ Москвѣ была бы немногимъ дороже ливерпульской, не будь пошлины въ 3 р. 15 к., но пряжа удорожается больше этого размѣра, такъ какъ надо считаться съ потерей хлопка при пряденіи.

Сейчасъ при пошлинѣ въ 4 р. 15 к. разница въ цѣнахъ еще значительнѣй. Такъ, 12 (25) мая [2]) цѣна гудъ миддлинга американскаго въ Ливерпулѣ была 6 р. 49 к. за пудъ, въ Москвѣ съ пошлиной цѣна должна составить 11 р. 65 к. за пудъ. Пошлина сейчасъ составляетъ около 55—60 проц. стоимости привознаго хлопка.

По даннымъ отдѣла промышленности министерства финансовъ [3]), у насъ въ 1899 г. было всего свыше 6 милл. прядильныхъ веретенъ и до 145 тыс. ткацкихъ станковъ; число рабочихъ, занятыхъ на прядильныхъ фабрикахъ, доходило до 170 тыс., а на ткацкихъ—до 150 тыс. человѣкъ.

Количества переработаннаго за послѣднія 5 лѣтъ хлопка и выработанной пряжи, по даннымъ отдѣла промышленности (министерства финансовъ) были слѣдующія:

Годы.	Переработано хлопка.	Выработано пряжи.
	тысячъ пудовъ.	
1895	12,294	10,863
1896	13,689	12,073
1897	13,704	12,118
1898	14,243	12,645
1899	16,127	14,426

Потребленіе хлопка, по даннымъ отдѣла промышленности, растетъ очень быстро, но насколько приведенныя свѣдѣнія полны—намъ неизвѣстно. Въ книгѣ, на которую мы уже ссылались, приведены данныя о потребленіи хлопка въ 1890—94 г.; но данныя эти, очевидно, неполны и не могутъ служить для сравненія съ

[1]) Матеріалы для статистики хлопчато-бумажнаго производства въ Россіи. С.-Петербургъ 1901 г.
[2]) „The Economist“, 25 Мау 1901.
[3]) Матеріалы и т. д., изд. м. ф.

цифрами за послѣднія 5 лѣтъ. Такъ, потребленіе иностраннаго хлопка въ 1890—94 гг. въ среднемъ показано въ 6,995 тыс. пуд. въ годъ, тогда какъ привозы за эти 5 лѣтъ въ среднемъ превышали 9 милл. пудовъ. Тутъ очевидная ошибка, точно такъ же, какъ ошибочно показано потребленіе русскаго хлопка.

Въ изданіи отдѣла промышленности потребленіе русскаго хлопка въ 1890 г. показано въ 1,817 тыс. пуд. средне-азіатскаго хлопка и въ 170 тыс. пуд. кавказскаго; между тѣмъ, какъ, по даннымъ департамента таможенныхъ сборовъ за 1890 г., въ этомъ году было привезено хлопка изъ средне-азіатскихъ ханствъ 2,917 тыс. пуд., съ другой стороны эриванскаго хлопка по Закавказской ж. д. въ томъ же году было отправлено 386 тыс. пуд. Свѣдѣнія отдѣла промышленности о потребленіи хлопка въ 1890—94 гг. очевидно неполны, почему и не представляется возможности сравнивать потребленіе 1890 г. съ 1899 г., какъ это дѣлаютъ составители отчета. Потребленіе хлопка за 10 лѣтъ безспорно возросло, но далеко не въ той степени, какъ это показано въ матеріалахъ для статистики хлопчато-бумажнаго производства.

Несмотря на дороговизну у насъ машинъ, хлопка, топлива и пр., русскія фабрики работаютъ очень успѣшно и могли бы продавать свои издѣлія очень дешево и поэтому нѣтъ надобности въ тѣхъ чрезвычайно высокихъ пошлинахъ на ткани и издѣлія изъ хлопка, которыя у насъ установлены.

Хлопчато-бумажныя ткани нельзя считать предметомъ роскоши: ситцы вошли теперь въ общее потребленіе, и удорожать ихъ искусственно не представляется надобности.

Профессоръ Ланговой, въ своей статьѣ «Общіе итоги промышленности» [1]), на стр. 239, говоритъ, что «сто килогр. русскаго набивного товара (ходовыхъ сортовъ ситцевъ), въ среднемъ, можетъ быть оцѣненъ въ 210 руб., тогда какъ изъ заграницы этотъ товаръ могъ бы быть, при безпошлинномъ привозѣ, доставленъ по цѣнѣ, примѣрно, около 150 руб. Иначе говоря, въ настоящее время потребитель русскихъ ситцевъ переплачиваетъ на 100 килогр. товара около 60 руб., а при общемъ потребленіи въ Россіи 205 тыс. тоннъ бумажныхъ тканей вся переплата составляетъ весьма значительную сумму—около 123 милл. руб.

Съ этимъ мнѣніемъ проф. Лангового мы согласиться не можемъ, такъ какъ ситцы въ Англіи, напр., стоютъ дешевле 120 руб. за 100 килогр., и переплаты составляютъ, такимъ образомъ, не 60, а 90 руб. за 100 килогр. при потребленіи же 15—16 милл. из-

[1]) Россія въ концѣ XIX вѣка. Изд. м. ф. Спб. 1900 г.

дѣлій изъ хлопка, переплаты вѣроятно превышаютъ 200 милл. руб. въ годъ.

Нашъ таможенный тарифъ, по моему, слишкомъ высокъ и не соотвѣтствуетъ покупательной способности населенія; поэтому, давно пора пересмотрѣть всѣ статьи нашего таможеннаго тарифа, пригласивъ для этой цѣли представителей земствъ, городовъ, биржевыхъ комитетовъ и т. д.

Надо, чтобы въ пересмотрѣ тарифа участвовали не только лица, заинтересованныя въ дороговизнѣ, но и представители потребителей. При удешевленіи многихъ предметовъ потребленія, у населенія явятся свободныя средства на народное образованіе, которое лишь одно можетъ поднять производительность, а съ тѣмъ вмѣстѣ и покупательную способность населенія.

XVII. О пошлинѣ на хлопокъ [1]).

Ни одна отрасль промышленности въ Россіи не основалась такъ прочно, какъ хлопчатобумажная, а между тѣмъ, прошлый годъ, судя по печатнымъ отчетамъ, [2]) русскія бумагопрядильныя и ткацкія фабрики работали или съ небольшой пользой, или прямо въ убытокъ, хотя пошлины на пряжу и ткани допускаютъ значительное возвышеніе цѣнъ, безъ боязни привозовъ изъ за границы, и если фабриканты довольствовались существовавшими цѣнами, то это происходило, очевидно, вслѣдствіе невозможности ихъ повысить до уровня, при которомъ фабрикація давала бы значительную пользу. Невозможность возвышенія цѣнъ объясняется, по моему, не только внутренней конкурренціей, но главнымъ образомъ тѣмъ, что покупательная способность населенія подорвана, вслѣдствіе чего всякое возвышеніе цѣнъ хлопчатобумажныхъ издѣлій повлекло бы за собой сокращеніе потребленія, хотя бумажныя ткани никакъ ужъ нельзя причислить къ предметамъ роскоши.

Русскія бумагопрядильныя, ткацкія, красильныя и набивныя фабрики въ техническомъ отношеніи стоятъ такъ высоко, [3]) что работой онѣ при одинаковыхъ условіяхъ съ англійскими, онѣ могли бы производить хлопчатобумажныя ткани не дороже англійскихъ

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости, № 256, отъ 19 сентября 1902 г.
[2]) См. отчеты, печатаемые въ „Вѣстникѣ Финансовъ“.
[3]) Успѣхи русской промышленности по обзорамъ экспертныхъ комиссій. Отчетъ нижегородской выставки 1896 г. Изд. Министерства Финансовъ.

фабрикъ, работающихъ преимущественно на вывозъ. Но въ томъ то и дѣло, что русскому фабриканту самое устройство фабрики, вслѣдствіе дороговизны строительныхъ матеріаловъ и машинъ, обходится гораздо дороже, чѣмъ англійскому. Затѣмъ, самое производство удорожается пошлинами на хлопокъ, ремонтныя части, ремни, кардовыя ленты, соду, хлорную известь, химическіе и красильные матеріалы и т. д., и въ результатѣ получается дорогая пряжа, а, стало быть, и ткань, а также дорогая отбѣлка, окраска и набивка всякихъ хлопчатобумажныхъ издѣлій.

По мѣрѣ увеличенія населенія Россіи и удлиненія нашей желѣзнодорожной сѣти растетъ и потребленіе у насъ хлопчатобумажныхъ тканей, что очень естественно, потому что дешевыя ткани для одѣянія нельзя считать предметомъ роскоши. Но ростъ потребленія задерживается дороговизной издѣлій изъ хлопка,—дороговизной, отчасти происходящей отъ слишкомъ высокой цѣны у насъ хлопка и всего, что требуется для окончательной отдѣлки тканей.

Дороговизна у насъ хлопка объясняется усиленнымъ возвышеніемъ пошлины на привозимый по европейской границѣ хлопокъ, какъ будетъ видно изъ слѣдующаго.

Съ 1864 по 1878 гг. хлопокъ въ Россію привозился безпошлинно, въ 1879 и 1880 гг. пошлина составляла по 40 коп. золотомъ за пудъ, въ 1881 г. она была возвышена до 44 коп., съ 1882 по 1886 г. хлопокъ оплачивался пошлиной въ 45 коп. золотомъ съ пуда, въ 1887 г. послѣдовало возвышеніе ея до 1 р. золотомъ при привозѣ моремъ и 1 р. 15 коп. золотомъ [1])—по сухопутной границѣ, съ 1890 по 1892 г. пошлина была 1 р. 20 коп. зол. для привозовъ моремъ и 1 р. 35 коп.—по сухопутной границѣ, въ 1893 г. ставки были 1 р. 40 коп. и 1 р. 55 коп. Торговымъ договоромъ съ Германіей пошлина на хлопокъ, привозимый по сухопутной границѣ, была понижена до 1 р. 40 коп. и оставлена лишь одна ставка. Въ 1895 г. пошлина на хлопокъ была вновь повышена до 2 р. 10 коп. зол. съ пуда (3 р. 15 коп. кред.), а въ 1900 г. послѣдовало дальнѣйшее возвышеніе до 4 р. 15 коп. теперешними кред. деньгами.

Персидскій хлопокъ допускался все время съ пошлиной въ 5% со стоимости или по 20—25 коп. кред. съ пуда.

Насколько высока теперешняя пошлина на хлопокъ всякій (кромѣ персидскаго), будетъ видно изъ слѣдующаго. Приводимъ цѣны, за миддлингъ Упландъ въ Ливерпулѣ за послѣднія 12 лѣтъ:

---

[1]) Пошлины по сухопутной границѣ были выше, чѣмъ въ портахъ Балтійскаго моря, на хлопокъ, чугунъ, желѣзо, сталь и уголь; эти диффференціальныя пошлины были отмѣнены торговымъ договоромъ съ Германіей въ 1894 г.

На 1 янв.	Цѣна хлопка [1]) въ Ливерпулѣ кред. руб. и коп. за пудъ.
1891	7 р. 38 коп.
1892	6 » 04 »
1893	7 » 47 »
1894	6 » 05 »
1895	4 » 35 »
1896	6 » 39 »
1897	5 » 73 »
1898	4 » 62 »
1899	4 » 44 »
1900	6 » 31 »
1901	8 » 30 »
1902	6 » 53 »

Цѣны на хлопокъ въ Ливерпулѣ колебались очень значительно, и поэтому и размѣръ нашей пошлины, въ процентахъ, былъ различный. Въ 1891—1894 г. наша пошлина составляла отъ 24 до 35% со стоимости хлопка въ Ливерпулѣ; въ 1895 г., при дешевизнѣ тогда американскаго хлопка, она доходила до 76 проц. со стоимости, а съ тѣхъ поръ колебалась въ предѣлахъ отъ 50 до 71 проц. со стоимости.

Такую пошлину на сырой матеріалъ нельзя не признать чрезмѣрной, и тогда какъ манчестерскій бумагопрядильщикъ имѣетъ хлопокъ за 6 руб. пудъ, московскій фабрикантъ принужденъ платить не менѣе 10½—11 рублей. Очевидно, что, перерабатывая дорогой матеріалъ, нельзя производить дешевыя издѣлія.

Пошлина на американскій и другіе сорта хлопка (кромѣ персидскаго) была введена, во-первыхъ, ради покровительства хлопковой промышленности въ Средней Азіи и въ Закавказьѣ, во-вторыхъ, въ цѣляхъ понизить привозы хлопка изъ за границы. Покровительство персіянамъ, въ видѣ допущенія персидскаго хлопка по низкой пошлинѣ, дѣлается съ цѣлью повліять на увеличеніе покупокъ отъ насъ хлопчатобумажныхъ тканей въ Персію.

Удешевленіе производства хлопка въ Америкѣ произошло благодаря тому, что американцы нашли выгодный сбытъ для своихъ хлопковыхъ сѣмянъ, получаемыхъ попутно съ волокномъ. Насколько вывозы изъ Америки хлопковыхъ сѣмянъ и масла изъ этихъ сѣмянъ увеличились, видно изъ слѣдующаго. Въ 1877—1881 г.[2]), по суммамъ, было вывезено сѣмянъ и масла хлопковаго по 4,3 милл. руб. въ годъ, въ 1897—1901 г. средніе вывозы въ годъ доходили до 15,9 милл. рубл., да, кромѣ того, начались вывозы жмыховъ, получаемыхъ при производствѣ хлопковаго масла изъ

[1]) «The Economist. Commercial History and Review of 1901».
[2]) См. „Статист. Ежегод. Сѣв. Амер. Соед. Штатовъ" за 1885 и 1901 года.

сѣмянъ; эти вывозы за послѣднія 5 лѣтъ, въ среднемъ, составляли по 18,3 милл. рублей въ годъ.

У насъ, насколько намъ извѣстно, до послѣдняго времени, ни въ Средней Азіи, ни на Кавказѣ, масло хлопковое въ большихъ размѣрахъ не производится. Раньше, по крайней мѣрѣ, хлопковыя сѣмена прямо сжигались.

Удешевленіе хлопка на англійскомъ рынкѣ произошло, благодаря пониженію фрахтовъ, а таковые понизились, благодаря введеннымъ техническимъ усовершенствованіямъ при постройкѣ пароходовъ. Теперешніе большіе океанскіе пароходы, напр., потребляютъ въ четыре раза меньше топлива, нежели спущенный въ 1858 г. первый громадный пароходъ—„Great Eastern“ [1]).

Посѣвы хлопка производились въ Бухарѣ, Хивѣ и въ Закавказьѣ съ незапамятныхъ временъ. Азіатскій и закавказскій хлопокъ начали доставлять въ Москву съ момента устройства у насъ бумагопрядиленъ и продолжали доставлять и въ то время, когда никакой пошлины на хлопокъ не было, хотя привозъ его изъ Бухары и Эриванской губ., при отсутствіи Закаспійской, Оренбургской и Закавказской желѣзныхъ дорогъ, обходился очень дорого. Въ покровительствѣ, хлопковая промышленность въ Средней Азіи и въ Закавказьѣ никогда не нуждалась. Введеніе высокихъ пошлинъ не увеличило пространствъ орошенныхъ земель; но повело къ тому, что земли, на которыхъ раньше высѣвался рисъ, теперь, въ ущербъ интересамъ всего населенія Россіи, засѣваются хлопкомъ. Я, лично, въ Бакинской губ. (въ Джеватскомъ уѣздѣ) видѣлъ посѣвы риса (въ 1892 г.), а теперь на этихъ земляхъ (орошенныхъ) высѣвается хлопокъ, что очень понятно, потому что пошлина на рисъ въ меньшей степени удорожаетъ этотъ продуктъ, нежели теперешняя невозможная пошлина на хлопокъ; сѣять же хлопокъ можно лишь на орошенныхъ земляхъ. Безъ орошенія хлопокъ въ Средней Азіи и въ Закавказьѣ не растетъ, а орошаемыхъ земель у насъ мало, почему, несмотря ни на какія пошлины, увеличеніе посѣвовъ можетъ идти лишь медленно, и производство въ Средней Азіи и на Кавказѣ никогда не достигнетъ размѣровъ, обезпечивающихъ русскій рынокъ хлопкомъ. Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ хлопокъ растетъ безъ орошенія; но нельзя же вслѣдствіе того, что природа насъ обидѣла и что у насъ нѣтъ своего хлопка, подобнаго американскому, ставить преграды къ его привозу и заставлять русскаго потребителя платить двойныя цѣны за

---

[1]) Cassier's Magazine. August. 1902.

хлопчатобумажныя издѣлія, которыя нельзя не считать предметомъ первой необходимости.

Покровительство персіянамъ состоитъ въ томъ, что, благодаря высокой пошлинѣ на американскій и другіе сорта хлопка, за персидскій платятъ много дороже, чѣмъ бы платили въ томъ случаѣ, если бы американскій хлопокъ былъ допущенъ къ безпошлинному привозу. Въ декабрѣ 1901 года цѣны хлопка въ Москвѣ были слѣдующія: американскій отъ 11 р. 64 коп. до 11 р. 83 коп., хивинскій—9 р. 98 коп., хоросанскій (персидскій)—7 р. 45 коп. Безъ пошлины американскій хлопокъ стоилъ бы въ Москвѣ отъ 7 р. 20 коп. до 7 р. 68 коп., и тогда, конечно, никто дороже 4 рубл. за персидскій хлопокъ не заплатилъ бы, такъ что теперешняя высокая пошлина покровительствуетъ не только посѣвамъ хлопка въ Средней Азіи и Закавказьѣ, а также и въ Персіи. Привозы хлопка изъ этого государства, благодаря покровительству, сильно растутъ.

Мы выше сказали, что возвышеніе пошлины на хлопокъ отчасти объясняется боязнью большихъ привозовъ. Устарѣлое предположеніе, будто бы выгоднѣй, чтобы вывозы превышали привозы, намъ кажется страннымъ, и мысль, что, въ случаѣ большихъ привозовъ, послѣдуютъ вывозы отъ насъ золота, ни на чемъ не основанной. Правда, наша денежная реформа еще не закончена (для этого, на мой взглядъ, необходимо сдѣлать Государственный банкъ учрежденіемъ независимымъ отъ министерства финансовъ, по примѣру государственныхъ банковъ Англіи, Франціи и Германіи),— тѣмъ не менѣе, и сейчасъ опасности вывоза золота не существуетъ никакой. Мы сокращаемъ наши привозы разными тормазами, въ видѣ высокихъ пошлинъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и въ тоже время хотимъ усиливать свои вывозы въ Англію. Но вѣдь это государство, насколько вопросъ касается золота, не имѣетъ благородныхъ металловъ для вывоза и можетъ покупать лишь въ томъ случаѣ, если оно находитъ сбытъ своимъ товарамъ; мы же отъ этихъ товаровъ открещиваемся.

Идея о созданіи такъ-называемаго выгоднаго торговаго баланса давно пережила свой вѣкъ и давно бы нора понять, что размѣры вывозовъ зависятъ отъ производительности населенія, производительность же можетъ быть наиболѣе успѣшной лишь въ томъ случаѣ, если она не задерживается искусственно непосильными налогами и другими невыгодными условіями.

Для населенія Россіи пошлина въ 4 руб. 15 коп. за пудъ хлопка равняется дальнѣйшему удорожанію и такъ уже чрезвычайно дорогихъ хлопчатобумажныхъ тканей. Удорожаніе это выра-

жается цифрой въ 62 милл. руб., близко подходящей къ размѣру подушной подати, отмѣненной въ 80- годахъ, вслѣдствіе ея обременительности для крестьянскаго населенія. Необходимо было бы немедленно же понизить пошлину на хлопокъ, а также на пряжу и бумажныя ткани.

Пошлины на бумажныя издѣлія настолько высоки, что допускаютъ возвышеніе цѣнъ противъ теперешнихъ еще на 50%, чѣмъ фабриканты и пользуются возвышая цѣны въ годы, слѣдующіе за урожайными. Такому повышенію цѣнъ, однако, долженъ быть положенъ предѣлъ, въ видѣ пониженія пошлинъ.

XVIII. О пошлинѣ на шерсть. [1])

Въ №№ 8 и 10 «Торгово-Промышленной Газеты», за нынѣшній годъ; помѣщены двѣ статьи г. Скопина, въ которыхъ говорится о совѣщаніяхъ, имѣвшихъ мѣсто въ январѣ въ Императорскомъ московскомъ обществѣ сельскаго хозяйства, по вопросамъ овцеводства.

Въ засѣданіи 7 января совѣщанію былъ доложенъ докладъ проф. П. Н. Кулешова; изъ этого доклада видно, что хотя по имѣющимся даннымъ число овецъ въ Россіи съ 1888 по 1898 г. и возросло на $6^1/_2$ милл. головъ, но количество обращающихся на рынкахъ сала и шерсти свидѣтельствуетъ о сокращеніи овцеводства.

Разумѣется, покамѣстъ у насъ не будетъ переписей скота, какъ въ другихъ государствахъ, до тѣхъ поръ число такового будетъ всегда гадательно.

Болѣе точныя свѣдѣнія имѣются относительно тонкорунныхъ овецъ. Въ настоящее время, какъ видно изъ доклада проф. Кулешова, количество продаваемой на нашихъ рынкахъ тонкой шерсти можетъ быть принято въ 3 милл. пудовъ тогда какъ 7—10 лѣтъ тому назадъ, оно, повидимому, было на 600—700 тыс. пудовъ больше, изъ чего можетъ быть выведено заключеніе, что число тонкорунныхъ овецъ раньше составляло до 11 милл. головъ, а сейчасъ лишь 7 милліоновъ.

Сокращеніе числа овецъ, повидимому, подтверждается и тѣмъ фактомъ, что тогда какъ наши вывозы шерсти въ послѣднемъ пятилѣтіи (1896—1900 г.), сравнительно съ пятилѣтіемъ 1886 —

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости № 53 отъ 23 Февраля 1902 г.

1890 г., сильно упали, привозы къ намъ шерсти, наоборотъ, увеличились. Профессоръ Кулешовъ, въ своемъ докладѣ [1]), полагаетъ, что: «не будь засухи и падежей овецъ въ Австраліи, наше тонкорунное овцеводство уменьшилось бы значительно больше, такъ какъ существующая пошлина слишкомъ слабо защищаетъ наше овцеводство отъ конкуренціи съ австралійскимъ и южно-американскимъ. Необходимо также констатировать, — говоритъ далѣе въ своемъ докладѣ профессоръ Кулешовъ, — значительное увеличеніе ввоза сала изъ Англіи для нашихъ стеариновыхъ и масляныхъ заводовъ; несомнѣнно что этому нужно приписать паденіе цѣнъ на этотъ продуктъ Россіи и отчасти уменьшеніе его производства. Увеличеніе распашки степей и повышеніе ренты земли на югѣ Россіи сдѣлали нагулъ овецъ предпріятіемъ, плохо оплачивающимся, особенно при низкихъ цѣнахъ на сало».

Воспрепятствовать дальнѣйшему сокращенію числа овецъ въ Россіи,—какъ полагаетъ профессоръ Кулешовъ—можно возвышеніемъ пошлины на шерсть.

«Только высокая ввозная пошлина, говоритъ далѣе въ своемъ докладѣ профессоръ Кулешовъ, — можетъ сблизить нашихъ фабрикантовъ съ настоящими овцеводами и оживить внутренніе рынки шерсти». Въ этомъ собственно г. профессоръ видитъ главную цѣль, достигаемую высокими пошлинами. Пошлина, по мнѣнію профессора Кулешова, должна быть возвышена до 6 руб. на пудъ, а на камвольные очески до 8 руб. на пудъ.

Возраженія противъ возвышенія пошлинъ на шерсть послѣдовали въ томъ же засѣданіи, 7 января, со стороны фабрикантовъ. Г. Протопоповъ находитъ, что заграничная шерсть дѣлается все болѣе и болѣе необходимой по разнообразію сортовъ, а также вслѣдствіе того, что многіе сорта иностранной шерсти приходятся дешевле русской; затѣмъ русская мойка хуже, русской шерсти не всегда найдешь на рынкѣ, иностранную всегда, запасаться же на годъ при дороговизнѣ кредита—тяжело. Возвышеніе пошлины ляжетъ тяжелымъ бременемъ на производство, овцеводство же будетъ спать еще непробуднѐе... Г. Ганешинъ указалъ на то, что при пошлинѣ въ 3 рубля при нечистой шерсти на пудъ чистой, пошлина уже равна 3 руб. 75 коп. Извѣстный Фабрикантъ С. И. Четвериковъ заявилъ, что въ собраніи московскихъ фабрикантовъ обсуждался вопросъ о повышеніи пошлины на шерсть, но пришлось высказаться противъ, такъ какъ выяснилось, что южнаго овцеводства не поднимешь никакими средствами а кавказское само разовьется..

---

[1]) № 8 «Торгово-Промышленной Газеты», отъ 10 Января 1902 г.

Изъ статьи г. Скопина, въ № 10 «Торгово-Пром. Газеты», видно, что «очень продолжительныя преміи по вопросу о повышеніи пошлины на ввозную шерсть и матеріалы изъ нея закончились баллотировкой, выразившей желаніе большинства поднять существующую пошлину».

И вотъ мы вновь стоимъ передъ ходатайствомъ, цѣль котораго заключается въ дальнѣйшемъ обремененіи населенія.

Нужна ли нашимъ овцеводамъ пошлина на шерсть и можетъ ли удорожаніе шерсти задержать распашки степей и повышеніе земельной ренты на югѣ Россіи? Попробуемъ разобраться въ этомъ вопросѣ.

До 1876 г. пошлина на шерсть была 22 коп. кред. съ пуда на некрашеную и 44 к. на крашеную. Съ 1877 г. пошлина взималась золотомъ. Съ 1882 по 1889 г. пошлина на шерсть была 1 р. золот. съ пуда на некрашеную и 2 руб. на крашеную. Съ 1890 г. и по сіе время пошлина составляла 3 руб. кред. на некрашеную и 4 р. 50 к. на крашеную.

Въ то время, когда пошлина у насъ была низка, наши привозы шерсти были очень малы и, наоборотъ, вывозы значительны. Причина этого явленія объясняется тѣмъ, что въ 60-хъ годахъ въ Россіи желѣзныя дороги еще строились, ихъ было мало, земли же были дешевы, да и населеніе было менѣе густо, нежели въ настоящее время. Очень естественно, что въ 60-хъ годахъ овцеводство, при громадныхъ площадяхъ незапаханныхъ земель, было у насъ выгодно потому что при отсутствіи дорогъ, шерсть всетаки еще выдерживала провозную плату, тогда какъ, наоборотъ, хлѣбъ нельзя было съ выгодой возить гужомъ на сотни верстъ.

Сейчасъ, овцеводство передвигается на востокъ и никакими пошлинами нельзя достигнуть увеличенія производства шерсти въ Европейской Россіи. Нельзя же, въ самомъ дѣлѣ, искуственными мѣрами добиваться пониженія арендной платы на земли на югѣ; при высокой же стоимости земель (таковая возвысилась благодаря проведенію желѣзныхъ дорогъ), а стало быть и арендной платы, овцеводство не окупается.

Арендныя цѣны на земли на югѣ поднялись въ громадной степени, и землевладѣльцамъ нѣтъ ни малѣйшаго разсчета отказываться отъ выгодной арендной платы съ тѣмъ, чтобы имѣть возможность содержать себѣ въ убытокъ большія стада овецъ.

Затѣмъ, надо еще отмѣтить и тотъ фактъ, что, по мнѣнію того же проф. Кулешова, качество производимой у насъ шерсти также не улучшилось [1]). При умѣломъ подборѣ, средній вѣсъ руна могъ

---

[1]) № 8 «Торгово-Промыш. Газеты».

бы быть повышенъ вдвое и, слѣдовательно, общее производство шерсти въ Россіи увеличилось бы на 8—10 милл. пуд. въ годъ.

Что овцеводство у насъ, точно такъ же, какъ и другія отрасли сельскаго хозяйства, находится въ младенчествѣ, мы охотно допускаемъ, но никакъ не можемъ согласиться съ тѣмъ, чтобы для его улучшенія нужны были пошлины. Не пошлинами слѣдуетъ поднять овцеводство, а улучшеніемъ подбора, увеличивъ выходъ и улучшивъ качество самой шерсти.

Насколько у насъ, сравнительно съ 50 и 60 годами, въ послѣднее время увеличились выходы шерсти съ овцы, намъ неизвѣстно,—такъ какъ достовѣрныхъ данныхъ о производствѣ шерсти въ Россіи, точно такъ же, какъ и о численности овецъ, не имѣется Въ Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ, съ 1850 г. послѣдовало какъ увеличеніе числа овецъ, такъ и выходовъ шерсти съ овцы, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ.

Число овецъ, общее производство шерсти, а также производство шерсти одной овцы въ Сѣв.-Ам. Соединенныхъ Штатахъ было слѣдующее:

Года.	Число овецъ въ тысячахъ.	Количество полученной шерсти въ тыс. англ. фунт.	Получено съ овцы англ. фунт.
1850	21,723	52,517	2,41
1860	22,471	60,265	2,68
1870	40,853	162,000	3,96
1880	40,766	232,500	5,70
1890	44,336	276,000	6,23
1900	41,883	288,637	6,90 [1])

Съ 1850 по 1900 г. число овецъ въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ удвоилось, общій же выходъ шерсти увеличился въ $5^1/_2$ разъ, что произошло благодаря увеличенію количества шерсти, полученнаго съ одной овцы.

Съ овцы, въ послѣднее время, американцы получали по 7,64 русскихъ фунт., и если бы наши овцы давали такой же выходъ, то отъ нашихъ 85 милл. овецъ слѣдовало бы получать по 649 милл. ф. въ годъ, что равнялось бы 5 ф. на душу населенія. Къ сожалѣнію, мы отъ этой цыфры чрезвычайно далеки, почему привозы шерсти оказываются необходимыми.

Мы не оспариваемъ того, что крестьянамъ нужно указывать

[1]) Statistical Abstract of the United States за 1886 и 1900 годы.

лучшіе способы содержанія овецъ и т. д., но всѣ сельско-хозяйственныя улучшенія связаны съ расходами, которые нашимъ крестьянамъ, къ сожалѣнію, непосильны, такъ какъ они слишкомъ обременены налогами. Возвышеніе пошлины на шерсть и издѣлія изъ шерсти удорожитъ шерстяныя ткани, въ которыхъ нуждаются наши средніе классы. Польза же для овцеводовъ едва-ли будетъ большая.

И сейчасъ пошлина на шерсть некрашеную превышаетъ 15 проц., а на крашеную 29 проц.

Ссылка на Сѣв.-Ам. Соед. Штаты не убѣдительна потому, что, если въ Америкѣ и имѣются пошлины на шерсть и ткани, то взамѣнъ многое, что обложено у насъ страшными пошлинами, въ Соединенные Штаты ввозится или безъ пошлины, или съ очень малой пошлиной.

У насъ, напр., хлопокъ, благодаря пошлинѣ въ 4 р. 15 коп. съ пуда, стоитъ вдвое дороже, чѣмъ въ Америкѣ, а между тѣмъ, хлопчатобумажныя ткани составляютъ предметъ потребленія низшихъ классовъ, о которыхъ, повидимому, при постоянныхъ возвышеніяхъ пошлинъ совершенно забываютъ.

Въ возвышеніи пошлины на шерсть, овцеводы не нуждаются; напротивъ, болѣе дешевыя цѣны шерсти,—а сейчасъ онѣ очень высоки,—могутъ лишь способствовать къ улучшенію овцеводства у насъ. Что касается до пошлинъ на шерстяныя издѣлія, то таковыя удорожатъ лишь дешевыя шерстяныя ткани, въ ущербъ всего населенія, почему мы надѣемся, что при разсмотрѣніи вопроса о возвышеніи пошлинъ на шерсть и издѣлія будутъ приняты во вниманіе интересы потребителей.

XIX. О стоимости производства чугуна и желѣза въ Россіи [1]).

Не подлежитъ сомнѣнію, что производство чугуна въ Россіи возросло точно такъ же, какъ и производство желѣза и стали, потому что за производимый у насъ чугунъ приходится платить очень высокія цѣны, безъ надежды на пониженіе цѣнъ въ ближайшемъ будущемъ.

Въ № 20 «Вѣстника Финансовъ» за 1887 г., была напечатана статья, подъ заглавіемъ: «Измѣненіе таможенныхъ пошлинъ на

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости отъ 15 мая 1901 г.

чугунъ, желѣзо и сталь». Въ этой статьѣ, написанной въ объясненіе необходимости повышенія пошлинъ, между прочимъ, приводились данныя о стоимости производства чугуна и желѣза на югѣ и на Уралѣ. Напечатанныя въ то время данныя настолько поучительны, что мы считаемъ полезнымъ привести ихъ опять.

На заводахъ южнаго района цеховая стоимость чугуна опредѣлялась слѣдующимъ образомъ:

Руды 1,5 пуда × 10 к.	15 коп.
Кокса 1,2 » × 16 »	19 »
Рабочая плата и цеховые расходы	9 »
	43 коп.

Цеховая же стоимость желѣза на тѣхъ же заводахъ составляется изъ слѣдующихъ расходовъ:

Чугуна 1,32 пуда × 43 к.	56,78 коп.
Угля 2,12 » × 12 »	25,44 »
Рабочая плата и цеховые расходы	34 »
	116,22 коп.

Цеховая стоимость чугуна, на Уральскихъ заводахъ была слѣдующая:

	Заводы:			
	Баранчинскій.	Кувшинскій.	Златоустовскій.	Саткинскій.
Руды	8,61 к.	6,08 к.	7,79 к.	5,31 к.
Флюса	0,05 »	0,06 »	1,6 »	0,32 »
Мелочныхъ припасовъ	0.11 »	0,31 »	— »	0,05 »
Угля древеснаго	25,72 »	20,12 »	12,54 »	10,68 »
Рабочая плата и цеховые расходы	8,68 »	7,82 »	6,89 »	6,42 »
	43,17 к.	34,39 к.	28,28 к.	22,78 к.

Въ среднемъ, цеховая стоимость пуда чугуна на уральскихъ заводахъ (не считая заводовъ, находящихся въ особенно неблагопріятныхъ условіяхъ) колеблется между 25 и 36 коп. Къ этимъ расходамъ надлежитъ прибавить весьма значительные провозные и накладные расходы, составляющіе до 40 коп. на пудъ чугуна, такъ что стоимость чугуна въ Нижнемъ-Новгородѣ, не считая прибыли заводчиковъ, составляла отъ 65 до 75 к. за пудъ. Цеховая стоимость желѣза на заводѣ слѣдующая:

Чугуна 1,20 пуда × 36 коп.	43,2 коп.
Дровъ не менѣе	13—14 »
Рабочая плата	20 »
Цеховые расходы	15 »
	92 коп.

Приведенныя данныя «Вѣстника Финансовъ», очевидно, относились къ 1885—1886 г.

Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, чугунъ обходился,—какъ мы видѣли,—на югѣ въ 43 коп., на Уралѣ, безъ накладныхъ расходовъ, которые теперь, послѣ постройки нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, должны были сократиться, въ 25—36 коп. на заводахъ. Желѣзо на заводахъ же стоило 1 р. 16 коп. на югѣ и 92 коп. на Уралѣ.

Техника производства за послѣднія 15 лѣтъ сильно пошла впередъ, и надо было ожидать, поэтому, что стоимость производства чугуна и желѣза понизится, какъ она понизилась на всемъ свѣтѣ. Къ сожалѣнію, этого не произошло,—по крайней мѣрѣ, по даннымъ «Торгово-Промышленной Газеты» отъ 18 апрѣля 1901 г., стоимость производства чугуна и желѣза на югѣ и на Уралѣ была слѣдующая:

	Чугунъ		Желѣзо.	
	На югѣ.	На Уралѣ.	На югѣ	На Уралѣ.
Государственные сборы	3,5	6,6	7,1	15,3
Права на нѣдра, земельная рента	4,5	3,0	8,8	7,7
Проценты на оборотныя средства	1,5	2,8	4,5	9,6
Прибыль горныхъ и горнозаводскихъ предпріятій	10,8	5,9	26,6	15,3
Погашеніе имущества	7,7	5,4	21,6	13,8
Администрація	3,0	4,8	8,3	13,1
Рабочая сила	15,4	25,3	64,2	90,6
Матеріалы разныхъ наименованій	4,1	3,4	16,4	14,4
Желѣзнодорожный провозъ	11,0	0,9	17,1	1,7
Итого	61,5	58,1	174,6	181,5

Въ приведенной таблицѣ, въ стоимость производства чугуна и желѣза входятъ прибыль горнозаводскихъ предпріятій и погашеніе имущества; исключая эти итоги, чугунъ на югѣ стоилъ 43 коп., т. е. то же самое, что раньше, а на Уралѣ—46,8 коп., т. е. гораздо дороже прежняго. Желѣзо безъ прибыли и погашенія стоило бы на югѣ 126,4 коп. за пудъ, на Уралѣ—152,4 коп.

Само собой разумѣется, что вышеприведенныя подсчеты стоимости чугуна и желѣза сдѣланы на основаніи данныхъ самихъ заводчиковъ, т.-е. людей, заинтересованныхъ въ удержаніи теперешнихъ чрезмѣрныхъ пошлинъ на чугунъ, желѣзо и сталь.

Прибыль и погашеніе, какъ для чугуна, такъ и для желѣза на югѣ приняты гораздо выше, чѣмъ на Уралѣ; съ другой стороны, рабочая плата особенно высока на Уралѣ, гдѣ до послѣдняго времени заводчики мало думали объ улучшеніи производства.

Профессоръ Менделѣевъ, книга котораго «Уральская желѣзная промышленность въ 1899 г.» была прекрасно разобрана г. И

Сиговымъ [1]), предсказываетъ, что не позднѣе, какъ лѣтъ черезъ 5, цѣны на желѣзо дойдутъ «до небывало малыхъ» и, наконецъ, такъ понизятся, «какъ въ Западной Европѣ, это просто немыслимо». Производительность Урала возрастетъ до 300 милл. пудовъ на древесномъ углѣ, внутренній рынокъ переполнится горнозаводскими продуктами, и «тогда повезутъ уральское желѣзо въ Англію опять массами, съ рельсовъ начиная», а новыя металлургическія предпріятія будутъ расти, «какъ грибы».

Чугунъ на Уралѣ [2]), по мнѣнію профессора Менделѣева, можетъ сильно, — вдвое даже, — дешевѣть, сталь и желѣзо тоже. Нынѣ чугунъ стоитъ 45—65 коп. на Уралѣ, въ среднемъ 55 коп., можетъ же доходить до 23—33 к., среднее до 28 коп. за пудъ. Рельсы теперь стоятъ тамъ около 1 р. 10 к. и до 1 р. 20 к. за пудъ, а могутъ доходить до 60 80 коп. за пудъ. Листовое кровельное желѣзо стоитъ теперь на Уралѣ 2 р. 16 к. — 2 р. 50 к. за пудъ, а можетъ доходить до 1 р. 40 к. — 1 р. 80 к.

Само собой разумѣется, что подобное пониженіе цѣнъ, по мнѣнію профессора Менделѣева, будетъ имѣть мѣсто лишь при удержаніи теперешнихъ высокихъ пошлинъ, о свойствахъ которыхъ г. Менделѣевъ не перестаетъ распространяться въ своемъ повѣствованіи о поѣздкѣ по Уралу.

Собственно ради этого не стоило ѣздить на Уралъ! Обѣщанія, посредствомъ дороговизны придти къ дешевизнѣ, не новы. И раньше пошлины вводились съ цѣлью поощренія заводовъ, какъ старыхъ, такъ и новыхъ, — причемъ предполагалось, что конкуренція заводовъ между собой вызоветъ пониженіе цѣнъ. Оно бы такъ и было, если бы пошлины не препятствовали конкурренціи заграничнаго желѣза съ нашимъ; но разъ существуютъ высокія пошлины, то очень естественно, что цѣны не могутъ значительно понизиться.

Въ прошломъ году цѣны въ Западной Европѣ на чугунъ и желѣзо были очень высоки, но и у насъ онѣ были не низки, какъ можно видѣть изъ слѣдующей таблицы.

Среднія годовыя цѣны въ 1900 г. на чугунъ и желѣзо [3]).

	Въ Петербургѣ.	Въ Лондонѣ.	Въ Дюссельдорфѣ.
	Копѣекъ за пудъ.		
Чугунъ Клевеландъ	114	52	67
» Гематитный	115	60	77
Желѣзо сортовое	194	146	—
» листовое	275	151	—
» фасонное	215	—	—

[1]) „Русское Богатство“ — апрѣль 1901 г. Видѣнія профессора Менделѣева на Уралѣ“.

[2]) Уральская желѣзная промышленность въ 1899 г. С.-Петербургъ, 1900 г.

[3]) Обзоръ внѣшней торговли за 1900 г., изд. депар. там. сборовъ.

Лондонскія цѣны были много ниже нашихъ, но пока у насъ существуетъ пошлина въ 45 коп. на чугунъ, конечно, нельзя ожидать, чтобы цѣны у насъ могли упасть.

Въ концѣ апрѣля въ Англіи чугунъ № 3 миддльбро стоилъ 35 коп. за пудъ, шотландскій 42 коп.; а у насъ говорятъ, что по этимъ цѣнамъ и производить нельзя, а между тѣмъ англичане привозятъ руду.

Высокія цѣны на желѣзо удорожаютъ постройку желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ и заводовъ, мостовъ, водопроводовъ въ городахъ, наконецъ, самыя орудія для обработки земли.

У насъ, говорятъ намъ, имѣются громадныя рудныя богатства на Уралѣ и на югѣ, чему мы охотно вѣримъ и именно поэтому не можетъ согласиться съ тѣмъ, чтобы для эксплоатаціи этихъ богатствъ были нужны пошлины.

Въ 1887 г. «Вѣстникъ Финансовъ» (№ 20) объяснялъ необходимость пошлинъ слѣдующими соображеніями: «Такъ какъ установка доменныхъ печей сопряжено съ значительными расходами и затраты на этотъ предметъ капиталовъ можно ожидать въ томъ лишь случаѣ, когда чугуноплавильная промышленность будетъ на болѣе или менѣе продолжительное время обезпечена соотвѣтствующею покровительственною пошлиною, признано необходимымъ, примѣнительно къ Высочайшему повелѣнію 16 іюня 1884 г., установить, что назначаемыя нынѣ на чугунъ пошлины не будутъ подлежать уменьшенію до истеченія двѣнадцатилѣтняго срока со дня введенія въ дѣйствіе 15 коп. пошлины на чугунъ, т. е. по 1 января 1898 г.».

Назначенный закономъ срокъ истекъ уже 3 года тому назадъ, но и сейчасъ заводчики не приготовлены къ производству дешеваго желѣза. Пошлины даютъ заводчикамъ возможность взимать съ населенія двойныя цѣны за желѣзо, и было бы странно ожидать, чтобы заводчики сами согласились продавать свои издѣлія по болѣе низкимъ цѣнамъ. Заставить ихъ продавать желѣзо дешевле есть лишь одинъ способъ, а именно—пониженіе пошлинъ.

Насколько велики барыши южныхъ заводчиковъ, видно изъ слѣдующаго: Южно-днѣпровское общество, на капиталъ въ 5 милл. рубл., въ 5 лѣтъ, съ 1895—96 г. по 1899—1900 г., выплатило 10 милл. руб. дивидендовъ; бельгійскіе акціонеры, такимъ образомъ, въ 5 лѣтъ, два раза вернули свой капиталъ и имѣютъ сейчасъ громадный заводъ, стоимость котораго почти погашена! И вотъ насъ всетаки увѣряютъ, что и югъ тоже нуждается въ пошлинахъ... Для Урала пошлины абсолютно вредны, потому что онѣ задерживаютъ техническій прогрессъ.

Въ виду сказаннаго, мы можемъ лишь пожелать, чтобы пошлины на желѣзо всякое, въ интересахъ всего населенія Россіи, были бы, наконецъ, понижены,—потому что при удержаніи теперешнихъ пошлинъ желѣзо у насъ никогда не подешевѣетъ, а между тѣмъ, платить теперешнія двойныя цѣны сельское населеніе долѣе не въ состояніи.

XX О цѣнахъ на чугунъ. [1])

Въ № 263 «Торгово-Промышленной Газеты» приводятся слѣдующія цѣны на передѣлочный чугунъ у насъ, въ Германіи, въ Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ и въ Соединенномъ королевствѣ, а именно:

на югѣ Россіи	38	коп.	за	пудъ
въ Вестфаліи	41,3	»	»	»
» Питтсбургѣ	70	»	»	»
на Глазго-шотландскій	41	»	»	»

Изъ этого явствуетъ, что Россія имѣетъ наиболѣе дешевый чугунъ, что, впрочемъ, не совсѣмъ вѣрно, потому что нельзя сравнивать лучшій американскій чугунъ съ плохимъ южно-русскимъ, точно такъ же, какъ нельзя сравнивать шотландскій чугунъ съ нашимъ южнымъ. Но это, конечно,—мелочи, а самая суть въ томъ, что газета полагаетъ, будто Россія можетъ имѣть свой чугунъ не дороже, чѣмъ имѣютъ его крупнѣйшіе заграничные производители.

Передѣлочный чугунъ есть полупродуктъ, населеніе же потребляетъ или готовое чугунное литье, или желѣзо и сталь, и вотъ въ отношеніи тѣхъ матеріаловъ, въ которыхъ нуждаются потребители, мы изъ той же статьи «Торгово-Пром. Газеты» видимъ, что тогда какъ Германія, Великобританія, Бельгія или Соед. Штаты продаютъ сортовое желѣзо съ достаточной прибылью по цѣнѣ, превышающей только въ $1^1/_2$—2 раза текущую цѣну чугуна, у насъ цѣна желѣза, превышающая стоимость чугуна въ $2^1/_2$—3 раза, считается уже неудовлетворительной.

Вотъ въ этомъ-то и заключается главное несчастье, что тѣ матеріалы, которые населенію нужны, у насъ слишкомъ дороги; передѣлочный же чугунъ и раньше на Уралѣ стоилъ не дороже теперешней цѣны южнаго чугуна...

«Торгово-Промышленная Газета» полагаетъ, что наша покрови-

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости № 331, отъ 3 декабря 1902 г.

тельственная таможенная система въ отношеніи достиженія производства дешеваго отечественнаго чугуна и желѣза свое дѣло сдѣлала, давъ, несомнѣнно, прочное основаніе дешевому производству. Съ этимъ мнѣніемъ, по моему, никакъ нельзя согласиться, и вотъ по какимъ основаніямъ.

Вліяніе высокихъ пошлинъ общеизвѣстно; онѣ вызываютъ чрезмѣрную горячку по устройству фабрикъ и заводовъ, для произведеній которыхъ нѣтъ достаточно потребителей, причемъ новыя промышленныя заведенія часто устраиваются въ мѣстностяхъ, гдѣ нѣтъ основаній для ихъ устройства.

Первые желѣзодѣлательные заводы, устроенные на югѣ, имѣли свою руду и свой уголь, почему и могли, какъ, напримѣръ, Юзъ или Южно-днѣпровскій заводъ, работать дешево. Но слѣдующіе заводы, построенные обществами, соблазненными громадными дивидендами, выплачиваемыми юзовскимъ и южно-днѣпровскимъ заводами, было устроены безъ достаточной осмотрительности; многіе изъ нихъ работаютъ на покупныхъ матеріалахъ, рудѣ и коксѣ, которыми они впередъ не обезпечены, почему производство имъ обходилось и сейчасъ обходится дорого.

Покровительственныя пошлины (въ особенности слишкомъ высокія) вызываютъ къ жизни слишкомъ много фабрикъ и заводовъ, которые, вслѣдствіе отсутствія спроса, начинаютъ конкуррировать между собой, почему цѣны и падаютъ, и вотъ причина теперешнихъ низкихъ цѣнъ на чугунъ; цѣны упали до того уровня, который выгоденъ лишь старымъ заводамъ, находящимся въ благопріятныхъ условіяхъ для производства; новые же заводы, не имѣющіе данныхъ для существованія, работаютъ въ убытокъ. Разумѣется, часть этихъ заводовъ исчезнетъ, и тогда оставшіеся, благодаря высокимъ пошлинамъ, вновь будутъ обирать потребителей, конечно, лишь въ томъ случаѣ, если съ потребителей будетъ что взять.

На прошлогоднемъ съѣздѣ горнозаводчиковъ [1]) А. А. Вольскій доказывалъ, что горнопромышленники должны «культивировать рынокъ и отказаться отъ надежды на постоянный ростъ казенныхъ заказовъ». На это совершенно правильное указаніе лидеръ горнозаводчиковъ, Н. С. Авдаковъ заявилъ, что «было бы кого культивировать, а русскаго мужика и рублевымъ желѣзомъ не накультивируешь, такъ какъ у него, кромѣ недоимокъ, ничего нѣтъ».

И въ самомъ дѣлѣ, зачѣмъ желѣзозаводчикамъ заботиться о сбытѣ своихъ произведеній, если при цѣнѣ стальныхъ болванокъ на югѣ 85 коп. за пудъ, за рельсы, стоимость которыхъ должна

[1]) См. № 45 «Промышленнаго Міра».

быть почти одинаковая, казна платитъ 1 руб. 25 коп. за пудъ, причемъ заказы даны на 3 года, и это при самомъ дешевомъ чугунѣ на свѣтѣ?

Правъ также г. Авдаковъ и въ своемъ утвержденіи, что у мужика, кромѣ недоимокъ, ничего нѣтъ; дѣйствительно, въ настоящее время въ этомъ заключается все его богатство. Въ подтвержденіе этого, считаемъ не лишнимъ привести мнѣніе одного изъ участниковъ засѣданія 30 іюля ковровскаго (Влад. губ.) комитета о сельско-хозяйственныхъ нуждахъ.

Одинъ изъ крестьянъ заявилъ, что,—по его мнѣнію,—образованіе не достигнетъ желательныхъ результатовъ въ народной средѣ, если экономическое положеніе крестьянства будетъ оставаться прежнимъ. Крайняя бѣдность заставляетъ крестьянина влачить жалкое существованіе, перебиваясь со дня на день. Всѣ интересы и помыслы его направлены къ тому, чтобы какъ-нибудь раздобыть кусокъ хлѣба, да выплатить подати.

Прибавлять къ приведенной выпискѣ нечего. Страшная дороговизна предметовъ потребленія первой необходимости у всѣхъ на виду, и дороговизна эта достигается разными путями: такъ, напримѣръ, у насъ страшно дорогъ сахаръ вслѣдствіе слишкомъ высокаго акциза и убыточнаго вывоза за границу, и вотъ «Торгово-Промышленная Газета» совѣтуетъ желѣзозаводчикамъ поступать такъ же, какъ и сахарозаводчики, т. е. вывозить такъ называемые излишки за границу, конечно, по дешевымъ цѣнамъ, вознаграждая себя высокими цѣнами въ Россіи.

А, между тѣмъ, цѣны у насъ вовсе не такъ низки. Рельсы,—какъ мы говорили выше,—покупаются желѣзными дорогами по 1 руб. 25 коп. за пудъ, тогда какъ въ Англіи сейчасъ, при дороговизнѣ полупродукта—чугуна, рельсы стоятъ лишь 84 коп. [1]) за пудъ, въ Америкѣ—88 к. Желѣзо сортовое въ Англіи стоитъ 93 к., у насъ на югѣ 5 заводовъ [2]) вошли между собой въ сепаратное соглашеніе относительно цѣны желѣза, которая опредѣлена въ 1 руб. 22—1 р. 25 коп. за пудъ. Вскорѣ будетъ, вѣроятно, сдѣлано новое сепаратное соглашеніе, но уже по 1 руб. 50—1 руб. 60 коп. за пудъ, что вполнѣ возможно, судя по тому, что желѣзозаводчикамъ совѣтуютъ выбросить накопившіеся запасы чугуна (по убыточнымъ, конечно, цѣнамъ) на иностранные рынки. Насъ и синдикатъ желѣзозаводчиковъ (по примѣру сахарнаго—съ нормировкой производства и прочими прелестями) не удивитъ.

То, въ чемъ русскіе потребители нуждаются—желѣзо, и во

[1]) См. «Англійскій Экономистъ» отъ 6 декабря 1902 года.
[2]) См. № 46 «Промышленнаго Міра».

время желѣзодѣлательнаго кризиса у насъ дорого, а между тѣмъ, «Торгово-Промышленная Газета» (статья безъ подписи) совѣтуетъ заводчикамъ вывозить чугунъ, и уже первый опытъ такового вывоза изъ Керчи въ Соединенное королевство сдѣланъ. Но вырученная за чугунъ цѣна для заводчика была весьма убыточна.

Чугунъ, подобный южно-русскому, въ Англіи стоитъ не дороже 49 шилл.=37,3 коп. за пудъ; если скинуть съ этой цѣны фрахтъ отъ Маріуполя въ Англію въ 5—7 коп. съ пуда, то заводчику останется всего 30—32 коп. за пудъ, тогда какъ и при 38 коп. многіе заводы работаютъ себѣ въ убытокъ.

Если «Торгово-Пром. Газета» серьезно полагаетъ, что вывозъ чугуна отъ насъ возможенъ безъ убытка, то мы не видимъ, чтобы была дальше надобность сохранять теперешнюю, крайне обременительную пошлину на чугунъ въ 45 коп. на пудъ. Мало того, тогда не нужны и пошлины на желѣзо и сталь, потому что при дешевомъ чугунѣ и издѣлія изъ него должны быть дешевы.

Но въ томъ то и бѣда, что вызванные къ жизни высокими пошлинами новые южные заводы не могутъ работать дешево, а ради этихъ заводовъ населеніе и впредь будетъ обречено платить высокія цѣны за чугунъ, желѣзо и сталь, тогда какъ плохо и не на мѣстѣ устроенные заводы будутъ еле сводить концы съ концами, хорошо и вблизи отъ каменноугольныхъ шахтъ и рудныхъ мѣсторожденій работающіе заводы будутъ и во времена кризисовъ продолжать выплачивать высокіе дивиденды.

Вотъ къ чему насъ, по моему, привела покровительственная система, которую такъ усиленно рекомедовали Россіи великіе экономисты Вышнеградскій и проф. Менделѣевъ. Но разстаться съ этой системой всетаки должно, почему необходимо, пользуясь теперешними болѣе низкими цѣнами на чугунъ, сейчасъ же понизить пошлины на чугунъ, желѣзо и сталь, къ пользѣ потребителей всей Россіи. Такое пониженіе пошлинъ оградитъ потребителей отъ возможной стачки желѣзозаводчиковъ, — стачки, которую въ интересахъ населенія нельзя допустить ни въ какомъ случаѣ.

XXI. О потребленіи и цѣнахъ на чай и сахаръ въ Англіи и Россіи [1]).

Южно-африканская война, потребовавшая отъ Англіи громаднаго напряженія боевыхъ силъ и потерь людьми, въ то же время вызвала страшныя денежныя затраты, которыя лишь отчасти по-

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости, № 122 отъ 6 мая 1901 г.

крываются займами. Пришлось прибѣгнуть къ возвышенію нѣкоторыхъ пошлинъ и къ введенію новыхъ налоговъ.

Въ прошломъ году въ Англіи, пошлина на чай была возвышена съ 4 на 6 пенсовъ за фунтъ, т. е. съ 5 р. 69 к. на 8 р. 53 коп. на пудъ. Теперь, спустя 27 лѣтъ послѣ отмѣны пошлины на сахаръ, она вводится вновь. По свѣдѣніямъ изъ Англіи, на сахаръ-рафинадъ установлена пошлина въ 4 шилл. 2 пенс. съ центнера (112 англ. фунтовъ) или 63,5 коп. съ пуда; какъ высока будетъ пошлина на сахаръ-сырецъ—пока неизвѣстно.

Потребленіе сахара въ Англіи было очень значительно и за послѣднія 5 лѣтъ составляло на душу:

	въ фунтахъ.		
	Сахарнаго песка.	Сахара рафинада.	Всего.
1896	48,1	45,7	93,8
1897	40,7	48,3	89,0
1898	44,1	48,0	92,1
1899	39,4	53,9	93,3
1900	43,1	56,0	99,1

Въ среднемъ, за пять лѣтъ потребленіе сахара въ Англіи составляло по 93,5 фунт. на душу.

По даннымъ англійскаго «Экономиста», среднія годовыя цѣны сахарнаго пэска въ Лондонѣ, за послѣдніе 3 года, были слѣдующія: въ 1898 г. 1 р. 45 к. за пудъ, въ 1899 г. 1 р. 52 коп., въ 1900 г. 1 р. 58 коп. Сахаръ-рафинадъ стоилъ, конечно, дороже.

Въ концѣ апрѣля цѣны очень колебались, причемъ наличный сахаръ-рафинадъ стоилъ нѣсколько дороже срочнаго. Цѣна сахара-сырца была 1 р. 37 коп. до 1 р. 39 коп. за пудъ, рафинада французскаго кристаллическаго 1 р. 90 к., нѣмецкаго въ кускахъ 2 р. 67 коп. Съ пошлиной теперь цѣна рафинада въ кускахъ должна составлять 3 р. 30 коп. за пудъ.

Введеніе пошлины на сахаръ-рафинадъ въ Англіи, безъ соотвѣтственнаго введенія пошлины на сахаръ-сырецъ, было бы немыслимо, потому что иначе пошлина на рафинадъ была бы покровительственной пошлиной, въ пользу англійскихъ рафинадныхъ заводчиковъ. Съ другой стороны, пошлина на сахаръ-сырецъ можетъ поощрить къ постройкѣ въ Англіи свеклосахарныхъ заводовъ, что было бы очень прискорбно, такъ какъ на многіе годы превратило бы англійскихъ потребителей въ данниковъ покровительствуемой промышленности. Не надо забывать, что удорожаніе сахара не можетъ также остаться безъ вліянія на размѣры потребленія этого полезнаго продукта въ Англіи. Мы знаемъ, что богатые аме-

риканцы потребляютъ меньше сахара, чѣмъ англичане, именно потому, что сахаръ въ Америкѣ дороже, чѣмъ въ Англіи. Мы полагаемъ, что сэръ М. Гиксъ-Бичъ не обдумалъ, въ достаточной степени, новый налогъ на сахаръ, который онъ предложилъ и провелъ въ парламентѣ. Во всякомъ случаѣ, сомнительно, чтобы этотъ налогъ оставался въ силѣ долгое время въ Англіи

Отъ Англіи перейдемъ къ Россіи, которая вотъ уже 100 лѣтъ придерживается системы покровительства сахарной промышленности. Результаты, разумѣется, получились именно тѣ, какихъ и слѣдовало ожидать. И сейчасъ, какъ десятки лѣтъ тому назадъ, Россія запирается страшно высокими пошлинами отъ привознаго сахара. Мало того, устроена еще узаконенная нормировка сахара, несмотря на то что, ст. 913 и 1180 улож. о наказаніяхъ до сихъ поръ не отмѣнены, но примѣнялись онѣ лишь въ Сибири, къ винокуреннымъ заводчикамъ.

Сахаръ, благодаря покровительству, у насъ никогда не былъ дешевъ, почему наше потребленіе до сихъ поръ остается очень малымъ.

Наше производство за послѣднія 5 лѣтъ, по даннымъ «Вѣстника Финансовъ» (№ 30, за 1900 г.), составляло:

Взвѣшено и учтено съ начала производства:

	Въ тысячахъ пудовъ.				
	1895—96	1896—97	1897—98	1898-99	1899-900
рафинада	2,732	2,415	2,965	3,205	3,243
бѣл. сахар. песка .	34,351	23,282	35,496	36,800	42,920
желтаго сахара . .	19	408	578	342	66
рафинадн. патоки .	2	2	5	3	2
Всего . . .	37,104	26,107	39,044	40,350	46,231

Производство сахара въ Россіи идетъ, безспорно, увеличиваясь, и если бы не убыточные вывозы, то къ услугамъ потребителей сейчасъ было бы гораздо больше сахара, чѣмъ раньше, —причемъ и цѣны были бы, вѣроятно, ниже. Можно даже съ увѣренностью сказать, что если бы при вывозахъ сахара не возвращался акцизъ, то цѣны на сахаръ въ Россіи были бы гораздо ниже теперешнихъ.

Мы видимъ, что цѣны всѣхъ товаровъ колеблются въ зависимости отъ размѣровъ урожаевъ, производства, добычи и т. д. Сахаръ же составляетъ какой-то привилегированный товаръ, на который цѣны назначаются самимъ министромъ финансовъ, и вотъ подобный-то порядокъ мы и не можемъ признать нормальнымъ и считаемъ его, напротивъ, наносящимъ существенный ущербъ всему населенію.

Наши вывозы сахара, конечно, колебались въ зависимости отъ размѣровъ производства. За послѣднія 5 лѣтъ было вывезено сахара:

	Тысячъ пудовъ.
1896 годъ	13,602
1897 »	8,147
1898 »	7,293
1899 »	7,759
1900 »	12,516

Вывозы отъ насъ производятся по цѣнамъ, едва окупающимъ производство, за то русскаго потребителя заводчики не жалѣютъ, почему и потребленіе у насъ отстаетъ отъ потребленія очень многихъ государствъ.

Наше потребленіе можно считать приблизительно въ 10 фунт. на душу,—причемъ цѣна рафинада врозницу доходитъ до 16 коп за фунтъ, т. е. вдвое дороже, чѣмъ въ Англіи. Съ чаемъ у насъ происходитъ то же самое, тогда какъ въ Англіи, при пошлинѣ въ 5 р. 69 коп. на пудъ, цѣна чая врозницу была не дороже 70—80 к.; у насъ байховый чай врозницу продается отъ 1 р. 50 коп. до 2 руб. за фунтъ.

Наша пошлина на чай составляетъ 31 р. 50 коп. на пудъ, теперешняя англійская равняется 8 р. 53 коп., т. е. почти въ 4 раза ниже; и вотъ, благодаря дешевизнѣ чая въ Англіи, англичане потребляютъ его въ годъ по 6,6 фунтовъ на душу.

Наше потребленіе за послѣдніе 3 года (1898—1900) составляло по 3,040 тыс. пудъ въ годъ или по 0,93 фунта на душу.

Было привезено чая:

	1898 г.	1899 г.	1900 г.	Въ среднемъ за 1898—900 г.
Байховаго и зеленаго	1,692	1,761	1,838	1,764
Кирпичнаго и плиточнаго . . .	1,300	1,131	1,399	1,276
Всего . . .	2,992	2,892	3,237	3,040

Кирпичный и плиточный чай потреблялся инородцами въ Сибири, въ Туркестанѣ и нѣкоторыхъ губерніяхъ Европейской Россіи, и если мы примемъ инородческое населеніе въ 20 милл., то потребленіе ихъ должно было составить по 2,55 фунт. на душу, потребленіе же остальныхъ 110 милл. жителей Россіи байховаго чая доходило лишь до 0,64 ф. на душу, т. е. въ 10 разъ меньше англійскаго потребленія.

При пошлинѣ въ 31 р. 50 коп., т.-е. почти въ 80 коп. на фунтъ, байховый чай у насъ и не можетъ быть дешевъ, точно такъ же, какъ сахаръ не можетъ быть дешевъ при акцизѣ въ 1 р. 75 к. и при нормировкѣ цѣнъ.

Чай и сахаръ могли-бы въ извѣстной степени замѣнить водку, и поэтому дешевизна этихъ продуктовъ крайне желательна.

Мы видѣли, что у болѣе богатыхъ англичанъ теперешнія пошлины на чай и сахаръ значительно ниже нашей пошлины на чай и акциза на сахаръ, и въ интересахъ населенія считаемъ прямо необходимымъ, чтобы эти налоги были понижены, что при постоянныхъ бюджетныхъ остаткахъ вполнѣ возможно. Точно также мы полагаемъ, что никакой нѣтъ надобности удерживать высокую ввозную пошлину на сахаръ. Не надо забывать, что наше населеніе слишкомъ бѣдно, чтобы нести теперешніе страшные налоги, способствующіе дальнѣйшему его обѣднѣнію.

XXII. Потребленіе и цѣна керосина [1].

Дешевое освѣщеніе составляетъ громадное благо для народнаго хозяйства, потому что при дороговизнѣ, а, стало быть, при отсутствіи свѣта, всякая промысловая домашняя дѣятельность прекращается, какъ это и замѣчается у насъ въ деревняхъ—зимой.

Дороговизна керосина въ особенности чувствительна для мелкой промышленности, потому что,—тогда какъ къ услугамъ крупныхъ фабрикъ и заводовъ имѣется газъ, а въ послѣднее время электричество,—деревня не знаетъ этихъ способовъ освѣщенія, и всѣ, занятые зимой домашними промыслами, работаютъ при свѣтѣ керосиновыхъ лампъ.

У насъ, при нашихъ громадныхъ нефтяныхъ богатствахъ, освѣщеніе должно бы быть дешево повсемѣстно и дешевле, чѣмъ гдѣ-либо. Къ сожалѣнію, на вздорожаніе керосина вліяютъ двѣ причины; во-первыхъ, самые способы перевозки керосина и, во-вторыхъ, высокій акцизъ. Тогда какъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ вся добываемая въ Пенсильваніи нефть, перекачивается по трубамъ, и керосинъ производится на мѣстахъ потребленія, у насъ до сихъ поръ устроенъ лишь одинъ керосинопроводъ отъ Михайлова до Батума; участокъ же Закавказской ж. д. отъ Михайлова до Баку и до сихъ поръ, сколько намъ извѣстно, не снабженъ еще трубопроводомъ, который сейчасъ лишь устраивается.

Кромѣ Закавказья трубопроводовъ у насъ нѣтъ нигдѣ; перевозка же нефти и керосина желѣзными дорогами, хотя и наливомъ, сильно удорожаетъ какъ освѣтительныя масла, такъ и неф-

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости № 145, отъ 30 мая 1901 г.

тяные остатки, употребляемые для отопленія паровыхъ котловъ при фабрикахъ и заводахъ.

Наша добыча нефти въ Баку растетъ, снабжая иностранные рынки все большими количествами освѣтительныхъ и смазочныхъ маслъ, а наши фабрики—нефтяными остатками; потребленіе же керосина у насъ до сихъ поръ увеличивается медленно и наше общее потребленіе лишь въ послѣднее время превысило 40 милл. пудовъ.

Добыча нефти въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ и въ Баку за послѣднія 6 лѣтъ составляла:

	Сѣв.-Амер. Соед. Штаты.	Баку.
	Милліоны пудовъ.	
1895	484	364
1896	558	393
1897	554	428
1898	506	487
1899	522	525
1900	?	600 [1])

Увеличеніе добычи нефти у насъ громадно, но, къ сожалѣнію, въ виду вздорожанія въ послѣднее время нефтяныхъ остатковъ, заводчики стали извлекать изъ нефти меньше керосина, чѣмъ прежде, остатки же идутъ на отопленіе.

Здѣсь умѣстно упомянуть, что тогда какъ въ Америкѣ изъ 100 пуд. [2]) нефти получается 76 пуд. керосина, 11 пуд. газолина и бензина, 3 пуда смазочныхъ маслъ и 10 пуд. остатковъ и потери; у насъ получалось приблизительно 24—25 проц. керосина и остальныхъ продуктовъ, около 45 проц. нефтяныхъ остатковъ, и до 25 проц. составляла потеря нефти. Такая большая потеря объясняется тѣмъ, что фонтанная нефть содержитъ массы песку, камней и воды.

Наше производство керосина въ Баку, наши вывозы за границу и наше потребленіе будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

	Производ. керосина.	Вывозы керосина.	Осталось на потребленіе.
	Милліоны пудовъ.		
1895	87,8	51.6	36,2
1896	88,1	53,3	34,8
1897	89,6	50,4	39,2
1898	92,0	53,9	38,1
1899	110,4	69,5	40,9
1900	?	71,2	?

[1]) «Торгово-Промышленная Газета», № 104 за 1901 г.
[2]) Statistical abstract of the United States Washington 1900 г.

Наши общіе вывозы нефтяныхъ продуктовъ больше приведенныхъ цифръ, но мы привели спеціально лишь вывозы керосина, дабы выяснить наше потребленіе освѣтительныхъ маслъ.

На потребленіе въ среднемъ у насъ оставалось въ пятилѣтіе 1895—99 гг. 37,8 милл. пуд. бакинскаго керосина, но кромѣ того, керосинъ вырабатывается въ другихъ губерніяхъ Россіи; какъ велики количества выработки керосина кромѣ Баку; намъ неизвѣстно. Во всякомъ случаѣ, если вырабатывается даже 4—5 милл. пуд., то и тогда наше общее потребленіе не превышаетъ 42—43 милл. пуд. или по 13,6 ф. керосина на жителя. Насколько ничтожно это потребленіе, видно изъ того, что потребленіе Германіи составляло въ среднемъ за 1895—99 г. по 54,6 милл. пуд. или по 40,6 фунт. на жителя; потребленіе Англіи въ 1899 г. доходило до 45,1 милл. пуд., по 44,4 фунт. на душу; что касается до Сѣверо-Американскихъ Соединен ныхъ Штатовъ, то потребленіе керосина въ Штатахъ доходило до 209 милл. пуд., по 110 фунт. на жителя. Добыча американцевъ въ послѣднее время увеличивалась мало, вслѣдствіе невозможности усилить сбытъ нефтяныхъ продуктовъ за границу, внутреннее же потребленіе было вполнѣ удовлетворено и увеличивалось медленно и съ колебаніями: такъ, въ 1891—95 гг. въ среднемъ приходилось по 96 фунт. освѣтительныхъ маслъ на душу, сравнительно съ 12 фунт. у насъ.

Большое потребленіе керосина въ Германіи, Англіи и Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, конечно, отчасти имѣетъ мѣсто, благодаря зажиточности населенія,—но, главнымъ образомъ, благодаря тому, что керосинъ въ этихъ государствахъ, въ особенности въ Америкѣ, дешевле, чѣмъ у насъ. Нашъ акцизъ составляетъ 60 коп. на пудъ, и при розничной продажѣ, торговцы надбавляютъ на эту цифру не менѣе 10—15 проц., потому что, заплативъ за керосинъ 1 р. 60 коп. вмѣсто 1 рубля, само собой разумѣется, что и прибыль надо считать не на 1 рубль, а на 1 р. 60 коп., и если прибыль при продажѣ керосина въ розницу составляетъ, допустимъ, 15 проц., то на керосинъ безъ акциза она составляла бы на 9 коп. меньше, чѣмъ на керосинъ, оплаченный акцизомъ.

Въ Германіи пошлина на керосинъ равняется 45 коп. на пуд., и эту пошлину нѣмцамъ легче нести, нежели 60 коп. акциза нашему сельскому населенію.

У насъ керосинъ *съ акцизомъ* стоилъ въ Саратовѣ въ январѣ 1901 г. 89 коп. за пудъ, въ февралѣ—87 коп., въ Самарѣ наливомъ—1 р. 3 коп., съ посудой—1 р. 23 коп., въ Царицынѣ въ январѣ—88 коп., въ февралѣ—1 р. 13 коп. По Волгѣ керо-

синъ, благодаря акцизу, удорожался въ 2—3 раза. Въ Петербургѣ въ январѣ—февралѣ цѣна была за керосинъ наливомъ 1 р. 51 коп., съ посудой 1 р. 83 коп. за пудъ.

Въ Нью-Іоркѣ керосинъ наливомъ стоилъ 52 коп. въ январѣ и 58 к. въ февралѣ, съ посудой 79 и 84 коп. за пудъ. Въ Англіи, гдѣ пошлины на керосинъ нѣтъ, цѣна въ Лондонѣ на русскій керосинъ была 1 р. 3 к. въ январѣ и 1 р. 10 к. въ февралѣ, въ Ливерпулѣ 1 р. 17 к. въ январѣ и 1 р. 21 коп. въ февралѣ. Въ Германіи, цѣна съ пошлиной русскаго керосина въ Любекѣ была 1 р. 55 к., въ Бременѣ безъ пошлины—1 р. 6 к. въ январѣ и 1 р. 9 коп. въ февралѣ.

Наивысшую цѣну мы видимъ въ Петербургѣ, наинизшую—въ Нью-Іоркѣ.

Удешевить керосинъ у насъ было бы возможно проведеніемъ керосинопроводовъ отъ Волги въ Петербургъ, Москву, Орелъ, Харьковъ, Кіевъ и т. д., такъ какъ перекачка за 500 вер. въ Америкѣ, нап., стоитъ $1^3/_4$ коп. съ пуда, тогда какъ желѣзной дорогой перевозка стоитъ гораздо дороже. Но какъ только вопросъ касается трубопроводовъ, то мы тотчасъ встрѣчаемся съ вопросомъ о стоимости таковыхъ,—причемъ надо сказать, что у насъ, вслѣдствіе дороговизны желѣза, трубы и насосы стоютъ, по крайней мѣрѣ, въ 2 раза дороже, чѣмъ въ Америкѣ или Англіи. Та же дороговизна желѣза удорожаетъ устройство желѣзныхъ баржъ, резервуаровъ, вагоновъ-цистернъ и т. д., нужныхъ для перевозки и храненія керосина и нефти.

Наиболѣе быстрый способъ удешевленія керосина на внутреннихъ рынкахъ, это—пониженіе акциза, хотя бы до 30 к. на пудъ: тогда можно съ увѣренностью сказать, что наше потребленіе будетъ быстро увеличиваться, потому что въ освѣщеніи деревня крайне нуждается, и если сейчасъ потребленіе керосина у насъ мало, то лишь благодаря его дороговизнѣ.

XXIII. Донецкій уголь въ Константинополѣ [1]).

Идея вывозить уголь, уже давно преслѣдуетъ донецкихъ углепромышленниковъ; они давно мечтаютъ организовать сбытъ угля за границу, хотя бы по болѣе дешевымъ цѣнамъ, лишь бы удержать высокія цѣны въ Россіи.

---

[1]) С.-Петербургскія Вѣдомости № 33, отъ 3 февраля 1902 г.

При сокращеніи требованія на уголь у насъ, запасы угля на шахтахъ увеличиваются и цѣны падаютъ, а, стало быть, чтобы создать искусственный недостатокъ угля, надо найдти для него новые рынки, куда бы онъ могъ быть вывозимъ; а такъ какъ отдѣльные углепромышленники не желаютъ нести неизбѣжные убытки при продажахъ угля въ Константинополь и другіе турецкіе и греческіе порты, то, естественно, явилась идея организовать обязательные для всѣхъ вывозы.

Въ результатѣ получится то же самое ненормальное положеніе, какое создаетъ сахарная нормировка, обязывая участниковъ вывозить часть сахара за границу по убыточнымъ цѣнамъ, ради удержанія высокихъ цѣнъ въ Россіи.

Ради сокращенія убытковъ углепромышленниковъ при вывозахъ въ Константинополь, русскія желѣзныя дороги приглашаются понизить тарифныя ставки на уголь въ порты.

Въ Константинополѣ донецкій каменный уголь будетъ стоить 10—12 коп. пуд., а въ Одессѣ потребители будутъ за него платить 16—18 коп., такъ какъ одесскій рынокъ огражденъ отъ иностранной конкурренціи пошлиной въ 6 коп. съ пуда. Насколько такое явленіе желательно, предоставляю судить жителямъ и промышленникамъ нашихъ южныхъ портовъ.

И сейчасъ, уголь въ Одессѣ стоитъ дороже, чѣмъ въ Константинополѣ, именно благодаря пошлинѣ въ 6 коп., и, всетаки Одесса получаетъ часть угля изъ Англіи, какъ видно изъ слѣдующаго. Привозы угля въ Одессу составляли въ 1899 г.—9,934 тыс. пуд., въ 1900 г.—16,199 тыс. пуд.; въ 10 мѣсяцевъ 1901 г.—5,753 тыс. пудовъ [1]).

Цѣны угля въ Одессѣ 6 января 1902 года [2]) были различныя: донецкій—отъ 18 до 19 коп., англійскій—отъ 25 до 27 коп., домбровскій—отъ 21 до 23 к. за пуд. Оптовая цѣна донецкаго угля была отъ 15 до 17 коп. за пудъ.

Цѣна на англійскій уголь была гораздо выше, чѣмъ за донецкій; въ то же время и домбровскій уголь цѣнился въ Одессѣ дороже вслѣдствіе того, что онъ лучше сортированъ, нежели донецкій, который покупаютъ ради его сравнительной дешевизны.

Константинополь снабжается отчасти турецкимъ, а преимущественно англійскимъ углемъ, котораго привозится въ годъ до 20 милл. пуд. Турецкій уголь изъ Геракле качествомъ хуже англій-

---

[1]) Обзоры внѣшней торговли Россіи.
[2]) „Торгово-Промышленная Газета“, отъ 11-го января 1902 г.

ского и продавался по 7,7 коп. пудъ, съ доставкой на корабль [1]).

Рѣшеніе углепромышленниковъ изучить угольные рынки въ Средиземномъ морѣ очень похвально, но они гораздо лучше бы сдѣлали, если бы занялись снабженіемъ русскихъ рынковъ дешевымъ углемъ.

Дрова повсемѣстно дорожаютъ, и уголь, запасы котораго у насъ совсѣмъ не такъ ужъ велики, въ ближайшемъ будущемъ намъ очень и очень пригодится самимъ, а потому форсировать добычу угля съ тѣмъ, чтобы какіе-то излишки, которыхъ въ дѣйствительности нѣтъ, вывозить въ Константинополь или другіе порты Средиземнаго моря, по меньшей мѣрѣ странно.

О предполагаемыхъ вывозахъ каменнаго угля въ Константинополь, мы писали [2]) 8 лѣтъ тому назадъ и тогда выражали мысль что если донецкіе углепрмышленники въ состояніи доставлять уголь въ Константинополь,—другими словами, если они могутъ конкуррировать тамъ съ англичанами,—то очевидно, что пошлина, корую они выпросили въ огражденіе своей промышленности отъ англійской конкурренціи, имъ не нужна!

Промышленность нуждается въ дешевомъ топливѣ, а углепромышленники мечтаютъ о томъ, какъ бы удержать высокія цѣны, искуственно создавъ недостатокъ угля, выбрасывая съ этой цѣлью уголь по убыточнымъ цѣнамъ въ Константинополь и другіе порты. Единственныя мѣры, какія могли бы быть приняты, чтобы обуздать аппетиты углепромышленниковъ, это, во-первыхъ, воспрещеніе стачки, во-вторыхъ, пониженіе пошлины на уголь, привозимый въ черноморско-азовскіе порты, до размѣровъ пошлины по западно-сухопутной границѣ ($1^1/_2$ коп. съ пуда).

Домбровскій угольный бассейнъ, продолжаетъ усиливать свою добычу (съ 176 милл. пудовъ въ 1892 г. на 250 милл. пудовъ въ 1898 г.), несмотря на пониженіе пошлины въ 1894 году. Донецкій угольный бассейнъ также будетъ увеличивать свою добычу, потому что требованіе на уголь повсемѣстно усиливается. Было-бы смѣшно, если бы донецкіе углепромышленники боялись конкурренціи англійскаго угля въ своемъ районѣ, но искуственно увеличивать этотъ районъ, включая въ него и Константинополь, не раціонально, ибо дешевое топливо намъ нужно не меньше, чѣмъ туркамъ, такъ какъ промышленность можетъ успѣшно развиваться лишь при дешевомъ топливѣ.

---

[1]) «Diplomatic and Consular Reports. № 2650. Constantinople. Trade for the years 1899—1900. London. 1901.

[2]) „Новости“ № 228, отъ 20 августа 1894 года, статья «Русскій каменный уголь въ Константинополѣ».

Въ какомъ-же странномъ положеніи находится наша промышленность! Мы усиливаемъ свое производство сахара съ тѣмъ, чтобы снабжать дешевымъ продуктомъ англичанъ; мы хотимъ увеличивать добычу угля съ тѣмъ, чтобы турки, греки и т. д. имѣли дешевое топливо; да не лучше-ли соразмѣрить добычу съ требованіемъ или же искать рынковъ внутри нашего обширнаго государства?

Частные потребители, во многихъ мѣстностяхъ въ районѣ донецкаго бассейна, до сихъ поръ предпочитаютъ дрова углю, потому что послѣдній нельзя имѣть всегда. (Вѣчные кризисы!). Въ Харьковѣ, невдалелѣ отъ угольныхъ копей, уголь стоитъ навѣрное дороже, чѣмъ въ портахъ Средиземнаго моря. Въ Одессу англійскій уголь проникаетъ и сейчасъ, не смотря на 6-копѣечную пошлину.

Пора перестать обращать вниманіе на ходатайства донецкихъ углепромышленниковъ и принять мѣры для повсемѣстнаго удешевленія у насъ топлива.

XXV. Народное образованіе въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ [1]).

По мѣрѣ увеличенія населенія Америки, ростутъ и расходы на народное образованіе, чѣмъ и объясняется громадное увеличеніе производительности труда американскихъ рабочихъ, во всѣхъ отрасляхъ промышленности.

Населеніе Сѣв.-Амер. Соед. Штатовъ увеличивается чрезвычайно быстро, причемъ это увеличеніе происходитъ не только вслѣдствіе естественнаго прироста населенія, но также благодаря иммиграціи.

За послѣднія 3 пятилѣтія, прибытіе иммигрантовъ въ Сѣв.-Амер. Соед. Штаты, составляло въ среднемъ, въ годъ, по 499 тыс. въ 1887—91 г., по 413 т. въ 1892—96 г. и по 342 тыс. въ 1897—1901 г. Такимъ образомъ, въ послѣднее время наплывъ иммигрантовъ въ Америку нѣсколько сократился, но, вѣроятно, не надолго, потому что уже сейчасъ число прибывающихъ въ Соед. Штаты переселенцевъ начинаетъ вновь увеличиваться.

Возростаніе населенія Сѣв.-Амер. Соедин. Штатовъ, какъ общаго, такъ и населенія въ школьномъ возрастѣ, будетъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

---

[1]) Новости. Сентябрь 1902.

Года.	Общее населен. [1]).	Школьное насел. въ возрастѣ отъ 5 до 18 лѣтъ.
	Въ милліонахъ.	
1870	38,6	12,1
1880	50,2	15,1
1890	62,6	18,5
1900	76,3	22,2

За послѣднія 30 лѣтъ населеніе Соед. Штатовъ почти удвоилось, число же жителей въ школьномъ возрастѣ увеличилось нѣсколько меньше, вслѣдствіе ежегоднаго прибытія большого числа взрослыхъ иммигрантовъ. За 10 лѣтъ, съ 1890 по 1900 г., населеніе увеличилось на 13,7 мил. или почти на 22%, причемъ естественный приростъ составлялъ 9.850 т. или 15,7% а иммиграція 3.850 т. или 6,1%.

Расходы на низшія школы (public schools) въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ, въ послѣднее время возростали въ гораздо большей пропорціи, нежели населеніе.

Приводимъ общіе ежегодные расходы, а также расходы на душу всего населенія и населенія въ школьномъ возрастѣ. Таковые составляли:

Года.	Общіе расходы на низшія школы милл. руб.	Расходы на душу. Всего населенія.	Населенія въ школьномъ возрастѣ.
1870	123,0	3 р. 18 к.	10 р. 16 к.
1880	151,5	3 » 02 »	10 » 03 »
1890	272,6	4 » 36 »	14 » 74 »
1900	413,0	5 » 41 »	18 » 60 »

Приводимыя цифры крайне поучительны, свидѣтельствуя о желаніи американцевъ имѣть грамотное населеніе. Общіе расходы въ 30 лѣтъ увеличились больше, чѣмъ въ три раза, расходы на душу всего населенія возросли на 70 проц., тогда какъ таковые на душу школьнаго населенія увеличились на 83 проц. Судя по увеличивающемуся расходу на душу, надо думать, что школы улучшились въ качественномъ отношеніи.

Главный школьный расходъ составляетъ жалованье учащимъ, затѣмъ содержаніе школы. Общіе расходы на школы въ Соединенныхъ Штатахъ распредѣлялись слѣдующимъ образомъ.

Года.	Жалованіе учащимъ.	Остальные расходы.
	Въ милліонахъ рублей.	
1870	73,4	49,6
1880	108,5	43,0
1890	178,2	94,4
1900	263,9	149,1

[1]) Statistical abstract of the United States 24 Number 1901. Washington 1902.

Изъ этого видно, что жалованіе учащимъ увеличилось почти въ 4 раза, тогда какъ остальные расходы возросли лишь въ 3 раза.

Въ Америкѣ обученіемъ дѣтей въ низшихъ школахъ занимаются преимущественно женщины и съ каждымъ годомъ число учительницъ въ американскихъ школахъ увеличивается.

Всего учащихъ въ публичныхъ школахъ Америки было:

Года.	Общее число учащихъ.	Въ томъ числѣ. Учителей.	Учительницъ.
	Въ тысячахъ.		
1870	201	78	123
1880	287	123	164
1890	364	126	238
1900	422	128	294

Тогда какъ въ 1870 году число учительницъ доходило до 61 проц., оно въ 1900 году составляло уже почти 70 проц. общаго числа учащихъ. Что касается жалованія учащимъ, то таковое съ 1870 года сильно возвысилось, оно составляло тридцать лѣтъ тому назадъ по 365 руб. въ годъ, тогда какъ въ 1900 году оно доходило до 625 рублей, причемъ надо замѣтить, что теперь всѣ предметы потребленія въ Америкѣ значительно дешевле, чѣмъ въ 1870 году, когда американскіе кредитные билеты были неразмѣнны и обращались по принудительному курсу.

Вдумываясь въ значеніе приведенныхъ таблицъ, невольно приходишь къ заключеніе, что могущество Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ значительной степени зависитъ отъ высокаго уровня народнаго образованія и что тѣмъ же объясняются ихъ поразительные успѣхи въ сельско-хозяйственной и фабричной промышленности.

Если бы расходы на народное образованіе у насъ составляли какъ въ Америкѣ по 5 руб. 41 к. на душу, то однѣ низшія школы потребовали бы ежегоднаго расхода въ 700 милліоновъ рублей. Насколько эта цифра высока, видно изъ того, что въ 1894 году на этотъ предметъ было израсходовано 25 милліоновъ рублей [1]).

Необходимо употребить всѣ усилія къ поднятію народнаго образованія въ Россіи, потому что лишь съ возвышеніемъ его уровня можно бы надѣяться на увеличеніе производительности нашего населенія.

---

[1]) Народное образованіе въ Россіи. Г. Фальборка и В. Чарнолусскаго. Спб. 1899.

XXV. Заключеніе.

Выше, говоря о нашемъ денежномъ обращеніи, мы высказали мнѣніе, что реформа еще не окончена, такъ какъ необходимо обезпечить правильный выпускъ кредитныхъ билетовъ и на будущее время. Такое положеніе можетъ быть достигнуто, дарованіемъ самостоятельности Государственному банку, какъ учрежденію вѣдающему эмиссіонной операціей Россіи, по примѣру французскаго, англійскаго и германскаго банковъ.

Въ серединѣ 50-хъ годовъ, прошлаго столѣтія, нужда въ деньгахъ для военныхъ цѣлей, заставила тогдашняго Министра Финансовъ, прибѣгнуть къ усиленному выпуску кредитныхъ билетовъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и къ прекращенію ихъ размѣна на золото. Вернуться вновь къ золотому обращенію, было уже не такъ легко и потребовало значительныхъ жертвъ со стороны населенія.

Во Франціи, при существованіи самостоятельнаго эмиссіоннаго банка, даже война съ Германіей, отразилась лишь слабо на французскомъ банкѣ, который хотя и пришелъ на помощь правительству, но не въ видѣ усиленныхъ выпусковъ кредитныхъ билетовъ и если размѣнъ французскимъ банкомъ и былъ прекращенъ, то сравнительно на очень короткое время, вызвавъ незначительный лажъ на золото.

Точно также желательно, чтобы и нашъ Государственный банкъ былъ поставленъ самостоятельно и впредь въ случаяхъ экстренныхъ государственныхъ потребностей, не имѣлъ бы надобности выпускать излишніе кредитные билеты, такъ какъ такой способъ созиданія средствъ, хотя и не требуетъ особыхъ усилій, весьма вредно отзывается на всемъ денежномъ обращеніи государства.

Мы сочли нужнымъ высказать вышеприведенныя соображенія по поводу нашей денежной реформы, потому, что слишкомъ часто къ сожалѣнію, приходится слышать мнѣнія, что Россія не нуждается въ металлическомъ обращеніи, и что желѣзныя дороги могли бы строиться на кредитныя деньги, что всѣ бѣдствія сельскаго хозяйства происходятъ отъ золотой валюты и т. д. Такого рода разсужденія, хотя и высказываются лицами некомпетентными въ вопросахъ денежнаго обращенія, тѣмъ не менѣе не должны оставаться безъ отвѣта.

Не денежная реформа виновата въ обѣднѣніи деревни, а другія мѣропріятія финансоваго вѣдомства, которое, въ особенности съ 1887 г., задалось цѣлью превратить Россію въ обособленное государство, по примѣру Китая.

Идея, искусственнаго созданія промышленности, безъ потребителей, вызвала тотъ промышленный кризисъ, который и сейчасъ отражается неблагопріятно, на всѣхъ дѣлахъ. Съ другой стороны, постоянное, какъ мы говорили выше, возвышеніе косвенныхъ налоговъ, не могло не отозваться пагубно, на сельскомъ населеніи.

Введеніе винной монополіи стоило государству (плательщикамъ податей), многіе десятки милліоновъ рублей и эта монополія будетъ впредь ложиться тяжелымъ бременемъ на населеніе, потому что самая торговля виномъ будетъ обходиться государству дороже, вслѣдствіе чего приходится за вино брать высшія цѣны.

Самые трезвые и бѣдные крестьяне, обязательно три раза зъ году (Рождество, Пасха, мѣстный праздникъ), покупаютъ, глядя по состоянію, по 1/4 и до 2 ведеръ водки, которой и угощаютъ сосѣдей по очереди. Этотъ обычай ведется издавна и искоренить его нельзя даже дороговизной водки. И вотъ семейство изъ 5—6 лицъ, пріобрѣтающее въ годъ 3 ведра водки, должно сейчасъ платить за нее 24 рубля, вмѣсто прежнихъ 13 р. 50 коп. (по 4 р. 50 к. за ведро), что составляетъ увеличеніе налога въ 10 р. 50 коп. на семейство или 1 р. 75 к. до 2 р. 10 коп. на душу въ годъ. Разумѣется, мы говоримъ не о подгородныхъ крестьянахъ, избалованныхъ городскимъ населеніемъ, а о сельскомъ населеніи, живущемъ въ 50—100 верстахъ отъ столицъ и въ 25—50 верстахъ отъ губернскихъ городовъ.

Деревенскимъ угощеніемъ служитъ также чай, но онъ дорогъ (пошлина составляетъ 80 коп. на фунтъ), а сахаръ и совсѣмъ не доступенъ крестьянамъ, а между тѣмъ у насъ самое производство сахара нормировано и стачка заводчиковъ существуетъ съ согласія и подъ наблюденіемъ Министерства Финансовъ.

Крестьяне празднуютъ три праздника въ году и мы это имъ ставимъ въ вину и говоримъ о крестьянскомъ пьянствѣ, забывая, что стоитъ лишь взять любую газету, чтобы прочитать о разныхъ юбилейныхъ, великосвѣтскихъ и другихъ обѣдахъ, завтракахъ и ужинахъ, съ винами всевозможныхъ сортовъ.

Съ другой стороны, единственный доступный крестьянину, дешевый крѣпкій напитокъ—водка, возвышается въ цѣнѣ почти вдвое, дабы сократить деревенское пьянство, о которомъ такъ краснорѣчиво бесѣдуютъ за шампанскимъ въ столичныхъ ресторанахъ, чиновники, никогда не выѣзжавшіе изъ Петербурга.

Въ любомъ городѣ, на каждомъ шагу, встрѣчаются рестораны съ продажей крѣпкихъ питей, единственное-же мѣсто, куда крестьянинъ могъ зайти—кабакъ, закрытъ и замѣненъ винной лавкой съ продажей на выносъ, благодаря чему пьянство переносится въ

дома, гдѣ и производится на глазахъ малыхъ дѣтей. Не думаемъ, чтобъ эта мѣра была желательной.

При работахъ крестьянъ зимой въ лѣсу, водка является необходимымъ предохранительнымъ средствомъ отъ простуды. Обозы, перевозившіе хлѣбъ, лѣсъ и т. д., останавливались у кабаковъ, близъ которыхъ крестьяне-вощики и кормили своихъ лошадей, сами-же грѣлись въ кабакѣ, подкрѣпляя свои силы стаканчикомъ водки съ закуской. Теперь, приходится обзаводиться знакомыми, дабы было гдѣ обогрѣться и выпить, потому что нельзя-же при 25^0 морозѣ стоять близъ своего воза.

Наконецъ, уничтоженіе кабаковъ (если это ужъ было такъ нужно), было вполнѣ возможно и безъ винной монополіи и тогда не было-бы надобности въ повышеніи цѣны водки до 8 руб., потому что любой виноторговецъ довольствовался-бы 50 коп. на ведро и при 10 коп. акцизѣ продавалъ-бы водку не дороже 5 р. 50 к.— 6 руб. за ведро, т. е. на $2-2^1/_2$ руб. дешевле теперешняго.

Во введеніи винной монополіи, по нашему мнѣнію, не было необходимости, да и вообще, мы считаемъ большой ошибкой со стороны Министерства Финансовъ—желаніе все регулировать. Торговлю и промышленность надо оставить въ покоѣ, потому что сами купцы (сахарозаводчики, желѣзозаводчики, углепромышленники, машиностроительные заводчики, мукомолы и т. д.), понимаютъ свои нужды и выгоды лучше наемныхъ чиновниковъ.

Съ другой стороны позволительно спросить, дѣло ли государства, покупать акціи промышленныхъ предпріятій или поддерживать разныя предпріятія изъ бюджетныхъ средствъ? Мы въ этомъ сомнѣваемся и стоимъ за невмѣшательство Министерства Финансовъ, въ дѣла разныхъ обществъ.

Желаніе покровительствовать всему, привело къ удорожанію всѣхъ предметовъ потребленія. Да оно не могло быть иначе. Такъ напр. введеніе пошлины на сало и соду, повліяло на возвышеніе цѣнъ мыла и свѣчей. Возвышеніе стоимости чугуна удорожило стоимость машинъ, а, стало-быть, удорожило стоимость постройки и оборудованія всѣхъ фабрикъ и заводовъ. Пошлина на древесную массу и бѣлильный порошокъ, возвысила стоимость бумаги. Пошлины на хлопокъ, красильные матеріалы и химическіе продукты; возвысили цѣну хлопчатобумажныхъ тканей.

Но тогда какъ, въ ущербъ коренному населенію Россіи, было возможно возвысить пошлину на хлопокъ, введеніе пошлины на ленъ, не принесло-бы льноводамъ пользы потому, что цѣны на ленъ, не смотря на пошлину не поднялись-бы, такъ какъ, двѣ трети или три четверти, всего производимаго Россіей льна, выво-

ются за границу и цѣны на ленъ, регулируются международной цѣной.

Среднеазіатскіе и закавказскіе хлопководы, на 5—6 милл. пудъ хлопка, производимаго ими, благодаря пошлинѣ въ 4 р. 15 коп. на пудъ, получаютъ за свои труды поощреніе въ 20—25 милл. руб. въ годъ, которые и оплачиваются производителями хлѣба, льна, масляничныхъ сѣмянъ и всего того, что Россія производитъ, кромѣ хлопка и вотъ въ этомъ-то и кроется несправедливость.

Льноводы, производятъ то, что Россія можетъ производить съ выгодой и поэтому они должны переплачивать на хлопкѣ, который будто возможно производить лишь при условіи его вздорожанія.

Мы бы не имѣли ничего противъ покровительства, если бы *все населеніе*, въ *одинаковой мѣрѣ*, пользовалось отъ возвышенія цѣнъ. Но въ томъ то и дѣло, что еще не нашелся законодатель, который бы могъ уровнять всѣ интересы. Возвышеніе цѣны какого либо товара, пошлиной, должно оплачиваться не производителемъ этого товара, а лицомъ, покупающимъ этотъ товаръ, такъ что если пошлина выгодна для одного, она убыточна для другаго, почему покровительство и можетъ быть лишь однобокимъ.

Усиленное покровительство желѣзодѣлательной и машиностроительной промышленностямъ, вызвало кризисъ въ этихъ отрасляхъ промышленности и заводы, сооруженные съ цѣлью выработки желѣзно-дорожныхъ принадлежностей, очутившіеся безъ казенныхъ заказовъ, поспѣшили стать подъ покровительство казны. Заказы на поставку желѣзно-дорожныхъ принадлежностей. будутъ выдаваться *безъ торговъ*, а цѣны будутъ устанавливаться по соглашенію заводчиковъ съ финансовымъ вѣдомствомъ, причемъ заказы будутъ выдаваемы лишь извѣстнымъ заводамъ, а отнюдь не новымъ. Такой порядокъ раздачи заказовъ, ставитъ старые заводы въ монопольное положеніе и ни сколько не гарантируетъ казну отъ громадныхъ переплатъ. Мало того, самое качество заказываемыхъ матеріаловъ при монопольномъ положеніи заводовъ, не только не будетъ улучшаться, но на оборотъ.

По нашему положительному убѣжденію, техническія условія пріемки желѣзно-дорожныхъ принадлежностей, должны быть поставлены одинаковыя какъ и заграницей, безъ послабленій, а если наши заводчики не въ состояніи доставлять матеріалы одинаковаго качества съ иностранными, то лучше передать всѣ заказы иностраннымъ заводамъ.

Тогда какъ вездѣ заграницей, число желѣзно-дорожныхъ несчастій сокращается, у насъ замѣчается обратное явленіе. Все чаще и чаще приходится читать о желѣзно-дорожныхъ крушеніяхъ,

вслѣдствіе: поломки рельсъ, бандажей, осей и т. д. Чтобы не быть голословными, приводимъ слѣдующія данныя. Всѣхъ пострадавшихъ при движеніи, на 1 *милліонъ поѣздо-верстъ*, за послѣднія 11 лѣтъ, было:

	Убитыхъ и раненыхъ.
1889	11,35
1890	11,92
1891	12,50
1892	13,45
1893	12,57
1894	12,69
1895	14,44
1896	16,21
1897	16,46
1898	16,83
1899	18,44 [1])

Правильно, число жертвъ, плохаго качества русскихъ матеріаловъ увеличивается, а теперешній способъ раздачи заказовъ, едва ли гарантируетъ улучшеніе качества русскихъ желѣзно-дорожныхъ матеріаловъ.

Намъ представляется необходимымъ, чтобы русскія желѣзныя дороги, имѣли: рельсы, оси, бандажи, и т. д., одинаковаго качества съ иностранными и тогда и несчастные случаи, отъ лопнувшаго бандажа, отъ лопнувшаго рельса и т. д. сократятся.

Съ другой стороны, необходимо сдавать заказы на всѣ желѣзно-дорожныя принадлежности *съ торговъ*, допустивъ на таковые не только всѣ русскіе заводы, но и иностранные, которымъ слѣдуетъ обезпечить 10% общаго заказа. Такъ напр. при заказѣ въ 20 милл. пуд. рельсъ, иностранные заводчики должны бы получить заказъ на 2 милл. пуд., а остальные 18 милл. пудовъ, *при одинаковыхъ техническихъ условіяхъ*, могли бы быть сданы русскимъ заводчикамъ. Затѣмъ цѣны русскихъ матеріаловъ, не должны бы превышать иностранныя, больше чѣмъ на 30%; такъ, при цѣнѣ иностранныхъ рельсъ въ 90 коп. пуд., цѣна русскихъ рельсъ не должна бы превышать 1 р. 17 коп. за пудъ, при цѣнѣ иностраннаго паровоза въ 20 тыс. руб., за русскій паровозъ одинаковой конструкціи, силы и качества, могла бы быть назначаема цѣна въ 26 т. руб. и т. д.

Переплаты въ 30% должны бы быть достаточными, для покровительства русскимъ заводчикамъ, потому что и 30% при заказахъ на 150—200 милл. руб. составляли бы десятки милліоновъ

---

[1]) Стат. Сбор. Министерства Путей Сообщенія, вып. 65, С.-Петербургъ, 1901, таблица XI, стр. 13.

рубл., которые русскому плательщику податей не легко платить, но необходимо опредѣлить размѣръ переплатъ.

Распредѣленіе заказовъ на желѣзно-дорожные матеріалы, съ торговъ, техническія условія и т. д., должны быть предоставлены исключительно въ вѣдѣніе того вѣдомства, которое призвано управлять и руководить желѣзными дорогами, т. е. Министерства Путей Сообщенія, потому что лишь при этомъ условіи оно можетъ отвѣчать за желѣзно-дорожныя несчастія.

Что касается до желѣзно-дорожныхъ тарифовъ, устанавливаемыхъ съ 1889 г. Министерствомъ Финансовъ, то надо признать, что многіе тарифы на сельско-хозяйственные продукты не отвѣчаютъ нуждамъ большинства сельскаго населенія.

Въ Англіи, желѣзно-дорожными тарифами, вѣдаетъ Департаментъ торговли, причемъ часто назначаются парламентскія комиссіи для выясненія нуждъ отправителей. Но въ Англіи земледѣліе не имѣетъ большого значенія, у насъ же наоборотъ, горная промышленность, казенные лѣса и земли находятся въ завѣдываніи Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, которое въ то же время должно заботиться и о нуждахъ коренной промышленности Россіи сельскаго хозяйства, поэтому это вѣдомство должно бы ближайшимъ образомъ интересоваться тарифнымъ дѣломъ, такъ что большее вліяніе Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, на установленіе тѣхъ или иныхъ тарифовъ, крайнѣ желательно.

Слѣдуетъ еще добавить, что желѣзно-дорожные тарифы у насъ устанавливаются, не потому, выгодны-ли тѣ или другія ставки, желѣзнымъ дорогамъ, а согласно тому, соотвѣтствуютъ ли онѣ идеямъ строгаго покровительства. Напомнимъ, что въ концѣ 80-хъ годовъ уголь изъ Петербурга въ Москву возился по низкому тарифу, что было выгодно Николаевской желѣзной дорогѣ, такъ какъ она такимъ образомъ утилизировала съ большой пользой свой подвижной составъ, возя уголь въ вагонахъ, которые иначе шли бы въ Москву порожними. Потребители угля въ Москвѣ также не были въ накладѣ—но низкій тарифъ по желанію харьковскихъ углепромышленниковъ, причисляющихъ Москву къ своему раіону —былъ отмѣненъ. Еще недавно въ фискальныхъ цѣляхъ былъ поднятъ тарифъ на русскій хлопокъ, такъ какъ среднеазіатскіе и кавказскіе хлопководы не нуждаются въ покровительствѣ, выражающемся въ цифрѣ 4 руб. 15 коп. на пудъ хлопка (вѣроятно 60—80% стоимости хлопка въ Америкѣ).

Такихъ примѣровъ можно указать очень много, но сомнительно,

чтобы усиленіе покровительства промышленности, желѣзнодорожными тарифами (сверхъ таможеннаго покровительства), было желательно.

Сейчасъ, населенію надо отдохнуть отъ усиленнаго строительства желѣзныхъ дорогъ, производимаго не изъ доходовъ населенія, а изъ его имущества.

Министерству Финансовъ необходимо отказаться отъ усиленнаго покровительства промышленности, покровительства, выражающагося не только въ высокихъ пошлинахъ, но и въ субсидіяхъ, казенныхъ заказахъ и т. д.

Сахарная промышленность должна быть предоставлена себѣ самой, безъ поддержки казны, а дабы воспрепятствовать убыточнымъ вывозамъ сахара, достаточно не возвращать акциза при вывозахъ заграницу, акцизъ же на сахаръ обязательно слѣдуетъ понизить, дабы населеніе могло покупать сахаръ рафинадъ не дороже 4 руб. за пудъ или по 10 коп. за фунтъ въ розницу. Въ случаѣ прекращенія убыточныхъ вывозовъ, цѣны на сахаръ непремѣнно должны понизиться, въ особенности, если одновременно съ пониженіемъ акциза на сахаръ, будутъ понижены и покровительственныя пошлины на этотъ товаръ.

Отмѣна нѣкоторыхъ акцизовъ (на нефть и спички) и пониженіе многихъ косвенныхъ налоговъ (акцизовъ и пошлинъ), улучшитъ благосостояніе сельскаго населенія, въ то же время увеличивъ его покупательную способность, отъ чего крупная промышленность можетъ только выиграть.

При пониженіи налоговаго бремени населенія, земства получатъ возможность увеличить траты на народное образованіе, что, въ свою очередь, будетъ способствовать къ увеличенію производительности крестьянъ.

Слишкомъ высокія пошлины вредно вліяютъ на нашу экспортную торговлю, такъ какъ покупатели нашего сырья охотнѣе пріобрѣтаютъ его въ государствахъ, не ставящихъ препятствій къ привозу издѣлій. Нашъ таможенный тарифъ слѣдуетъ пересмотрѣть, при участіи представителей отъ сельскаго хозяйства и, конечно, не съ цѣлью его возвышенія, а, наоборотъ, пониженія.

Усиленное покровительство и высокіе косвенные налоги введеные съ 1887 г., не принесли населенію пользы, какъ это видно ужъ изъ того, что сами заводчики и фабриканты указываютъ на пониженіе покупной способности населенія и по этому мы считаемъ, что впредь финансовому вѣдомству слѣдуетъ отказаться отъ идей покойнаго Министра И. А. Вышнеградскаго, идей которыя могли быть хороши 100 лѣтъ тому назадъ, когда не было желѣз-

ныхъ дорогъ и когда каждое отдѣльное государство жило своей обособленной жизнью.

Сейчасъ не время, превращать Россію въ Китай, въ смыслѣ ея отчужденія отъ всего свѣта. Интересы 90% населенія, живущаго землей и не причастнаго къ производству предметовъ обложенныхъ высокими пошлинами, должны стоять впереди интересовъ незначительнаго числа крупныхъ промышленниковъ, живущихъ за счетъ остальнаго населенія.

При болѣе легкомъ обложеніи, сельское населеніе, при продажѣ своихъ произведеній, съумѣетъ отстоять свои интересы, тогда какъ сейчасъ, при чрезмѣрныхъ налогахъ, нашъ хлѣбъ и другіе сельско-хозяйственные продукты, обезцѣниваются бѣдностью сельскаго населенія, принужденнаго продавать на покрытіе налоговъ, не излишки свои, а необходимые ему самому жизненные продукты.

Здоровая финансовая политика, должна быть направлена къ тому, чтобы всему населенію жилось бы легко, а тогда явится возможность, къ удовлетворенію его наиболѣе насущныхъ потребностей, а въ томъ числѣ и къ увеличенію расходовъ по народному образованію, на которое сейчасъ тратятся лишь гроши.

Постройка желѣзныхъ дорогъ, съ сомнительной доходностью должна быть совершенно прекращена и вообще, постройка дорогъ изъ свободной наличности государственнаго казначейства (посколько таковые составляютъ бюджетные остатки) не должны бы производиться вовсе, всѣ же стремленія Министерства Финансовъ должны быть направлены къ *сокращенію непроизводительныхъ расходовъ* (по Министерствамъ Финансовъ и Путей Сообщенія — послѣдніе по казеннымъ заказамъ) и *на соотвѣтственное пониженіе налоговъ*.

Вслѣдъ за статьей о государственной росписи на 1903 г., о которой мы сейчасъ говорили, мы помѣстили въ настоящемъ сборникѣ статьи о каменноугольной, желѣзодѣлательной и нефтяной промышленностяхъ и къ этимъ статьямъ, считаемъ нужнымъ, сдѣлать здѣсь, слѣдующія добавленія.

Добыча каменнаго угля въ государствахъ, добывающихъ его до 96% общей добычи, въ 1899—1901 г., сравнительно съ 1890 г., увеличилось въ слѣдующихъ размѣрахъ.

Было добыто угля въ милліонахъ пудовъ.	1890	1899	1900	1901	Увеличеніе добычи въ 1900 г., сравнительно съ 1890 г. въ процентахъ.
Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	8,735	14,046	14,940	16,230	71%
Соединенное Королевство	11,260	13,646	13,961	13,581	24 »
Германія	5,447	8,293	9,145	9,300	68 »
Австро-Венгрія	1,678	2,365	2,383	—	42 »
Франція	1,591	2,006	2,039	2,000	28 »
Бельгія	1,242	1,347	1,432	1,348	15 »
Россія	367	853	1,003	1,038	173 »

Изъ этихъ данныхъ видно, что добыча каменнаго угля на всемъ свѣтѣ возрасла въ чрезвычайной степени. А именно, она доходила до 31.174 милл. пуд. въ 1890 г. и сейчасъ составляетъ около 47.500 милл. пуд., что указываетъ на увеличеніе добычи въ 52%.

Міровая добыча возрасла въ такой сильной степени, благодаря увеличенію добычи въ Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ, Германіи и Соединенномъ Королевствѣ. Наше производсво каменнаго угля остается чрезвычайно малымъ и тогда какъ въ Сѣв.-Ам. Соед. Штатахъ добыча угля на душу составляла по 214 пуд., въ Соед. Королевствѣ по 331 пуд., въ Бельгіи по 202 пуд., въ Германіи по 166 пуд., въ Австро-Венгріи по 53 пуд., во Франціи по 51 пуд.—у насъ на душу, добыча не превышала 8 пуд.

Въ прецентномъ отношеніи наша добыча возрасла такъ сильно потому, что она раньше была прямо ничтожна. Да и сейчасъ, несмотря на всякія поощрительныя мѣры, мы все еще добываемъ меньше маленькой Бельгіи.

Увеличеніе добычи въ 1900 г., сравнительно съ 1890 г., было слѣдующее:

Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	6,205	милл.	пуд.
Германія	3,698	»	»
Соед. Королевство	2,701	»	»
Австро-Венгрія	705	»	»
Россія	636	»	»
Франція	448	»	»
Бельгія	190	»	»

По увеличенію добычи въ абсолютныхъ цифрахъ, Россія занимаетъ пятое мѣсто, причемъ каменный уголь у насъ тамъ, гдѣ онъ больше всего добывается—дорогъ. Дороговизна эта создается искуственно, высокими пошлинами на каменный уголь и низкими желѣзнодорожными тарифами, убыточными для желѣзныхъ дорогъ. Такъ, напр., изъ Донецкаго бассейна въ Одессу, тарифъ ниже $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты, тогда какъ эксплоатаціонные расходы по Харьково-Николаевской ж. д. составляютъ $^1/_{78}$ коп. съ п. и в., а по Юго-Западнымъ ж. д. $^1/_{90}$ коп. съ п. и в., а между тѣмъ уголь по низкимъ ставкамъ везутъ въ сторону главнаго движенія, т. е. въ прямой убытокъ дорогамъ.

Какъ мы и раньше говорили, угольное дѣло у насъ развивается медленно и съ большими жертвами для населенія. О фантазіяхъ углепромышленниковъ вывозить уголь въ Турцію, мы говоримъ въ статьѣ «Донецкій уголь въ Константинополѣ». Къ этой статьѣ мы и отсылаемъ интересующихся возможнымъ экспортомъ угля отъ насъ.

Большаго успѣха, по нашему мнѣнію, достигли желѣзозавод-

чики, что объясняется не только большимъ покровительствомъ, но и тѣмъ, что вновь устраиваемые заводы получали при устройствѣ же, казенные заказы на рельсы и другіе желѣзнодорожные матеріалы. Возникновеніе заводовъ при этихъ условіяхъ прискорбно потому, что малѣйшая заминка въ желѣзнодорожномъ строительствѣ обязательно должна вызвать кризисъ въ желѣзодѣлательной промышленности, потому что неселеніе слишкомъ бѣдно, чтобъ потреблять большія количества дорогого желѣза.

Производство чугуна въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ, Германіи, Соединенномъ Королевствѣ и у насъ въ 1890 г. и въ послѣдніе годы, было слѣдующее:

	1890	1900	1901	1902	Увеличеніе производства въ 1902 г. сравнительно съ 1890 въ процент.
	въ милліонахъ пудовъ.				
Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	571	855	984	1,085	90%
Германія	284	520	481	513	81 »
Соединенное Королевство	490	556	492	496	—
Россія	55	176	171	170	209 »

Тогда какъ ростъ англійской желѣзодѣлательной промышленности остановился, Россія, Америка и Германія увеличили производство чугуна въ невѣроятной степени. Въ особенности это можно сказать объ американцахъ, вырабатывающихъ сейчасъ по 14,3 пуд. чугуна на душу, выработка англичанъ доходитъ до 12,1 пуд., нѣмцевъ до 9,1 пуд., тогда какъ наше производство и сейчасъ не превышаетъ 1,3 пуда на душу.

Производство чугуна у насъ возросло въ 12 лѣтъ на 115 милл. пуд., въ Америкѣ на 514 милл. пуд., въ Германіи на 229 милл. пуд.

О стоимости производства чугуна и желѣза и о цѣнахъ на чугунъ, мы говорили выше [1]) и здѣсь можемъ лишь повторить, что населеніе будетъ обезпечено дешевымъ желѣзомъ лишь тогда, когда пошлины на чугунъ, желѣзо и сталь и издѣлія изъ этихъ металловъ будутъ понижены. Такое пониженіе крайне желательно и было бы очень своевременно.

Дороговизна желѣза, между прочимъ, ухудшаетъ положеніе нефтяной промышленности, нуждающейся въ желѣзныхъ баржахъ, резервуарахъ, трубахъ и т. д. За всѣ эти матеріалы приходится переплачивать очень большія деньги.

Россія, въ отношеніи своихъ нефтяныхъ богатствъ, занимаетъ первое мѣсто среди государствъ всего свѣта. Къ сожалѣнію, наша нефть даетъ меньше керосина, чѣмъ американская, притомъ, при

[1]) См. статью «о цѣнахъ на чугунъ».

дороговизнѣ нефтяныхъ остатковъ, за керосиномъ особенно не гонятся, какъ видно изъ нашей статьи «Нефтяная промышленность Россіи и Америки». Сбытъ керосина у насъ тормазится высокимъ на него акцизомъ, почему и потребленіе наше до сихъ поръ незначительно.

По даннымъ «Geological Survey of the United States», міровая добыча нефти въ 1900 и 1901 гг. была слѣдующая:

	1900	1901	Въ процентахъ къ общей добычѣ въ 1901 г.
	въ тысячахъ бочекъ [1]).		
Россія	75,779	85,169	51,4%
Сѣв.-Амер. Соед. Штаты	63,621	69,389	41,9 »
Галиція	2,347	3,372	2,0 »
Суматра, Ява, Борнео	1,968	3,349	2,0 »
Румынія	1,629	1,603	1,0 »
Индія	1,078	1,185	0,7 »
Канада	693	705	0,4 »
Японія, Германія, Перу и Италія	963	947	0,6 »
Всего	148,078	165,719	100%

Нефтяная промышленность въ Россіи утвердилась прочно и не нуждается ни въ какомъ покровительствѣ, наоборотъ, большимъ тормазомъ для ея правильнаго развитія служатъ пошлины на желѣзо и высокій акцизъ на керосинъ. Въ статьѣ «о потребленіи и цѣнахъ керосина у насъ и за границей», читатель найдетъ данныя, для сужденія о нашемъ чрезвычайно низкомъ потребленіи керосина, что объясняется его дороговизной.

Точно также дорогъ у насъ и сахаръ, вслѣдствіе нормировки производства и убыточныхъ вывозовъ за границу. Дороговизна чая объясняется тѣмъ, что онъ обложенъ слишкомъ высокой пошлиной.

Вообще, наши пошлины, какъ покровительственныя, такъ и фискальныя — чрезвычайно высоки и тормазятъ развитіе нашей внѣшней торговли.

У насъ очень любятъ ссылаться на примѣръ Америки, утверждая, что промышленность Сѣв.-Амер. Соед. Штатовъ развилась до теперешней сильной степени благодаря покровительственнымъ пошлинамъ. Это мнѣніе вѣрно лишь отчасти; главнымъ образомъ, американцы обязаны за свое теперешнее промышленное развитіе тому, что въ Америкѣ оказались въ изобиліи: желѣзо, уголь, мѣдь, серебро, золото, нефть и т. д. Кромѣ этого, у американцевъ имѣются прекрасныя земли для посѣвовъ хлопка и пшеницы; затѣмъ Соед. Штаты, до послѣдняго времени, обходились незначительнымъ чис-

[1]) По 42 галлона. около 9 пуд. въ боченкѣ.

ломъ войскъ, тратя на армію лишь ничтожныя суммы и, наоборотъ, расходуя сотни милліоновъ рублей на народное образованіе [1]). Высокій уровень образованія американскаго населенія способствуетъ увеличенію его производительности.

Вообще условія, при какихъ развивались Соединенные Штаты, такъ отличны отъ тѣхъ, при которыхъ идетъ промышленное развитіе Россіи, что сравнивать американскія условія съ нашими прямо невозможно. Природа такъ щедро наградила Америку, что населеніе Соед. Штатовъ довольно легко перенесло бремя покровительственныхъ пошлинъ, хотя, съ другой стороны, таковыя никогда не доходили до размѣровъ нашихъ пошлинъ. Но Америка, за время существованія высокихъ пошлинъ, потеряла свой торговый флотъ, а пошлины привлекли изобиліе иностранныхъ капиталовъ, за которые теперь приходится расплачиваться усиленными вывозами.

Hazard Stevens [2]) въ своей статьѣ о Торговомъ балансѣ, указываетъ, что съ 1874 по 1901 года излишки вывозовъ товаровъ изъ Соед. Штатовъ, надъ привозами составляли громадную сумму въ 5.371 милл. далларовъ (т. е. свыше 10 милліардовъ рубл.). Все время приходилось вывозить большія количества американскихъ товаровъ, для уплаты процентовъ по займамъ, для уплаты дивидендовъ иностранцамъ, за фрахты и т. д.

Если бы пошлины въ Америкѣ, были ниже теперешнихъ, возможно, что нѣкоторыя отрасли промышленности усилили бы свою дѣятельность медленѣй чѣмъ сейчасъ, но американскій народъ былъ бы богаче теперешняго и ему бы не приходилось вывозить столько, сколько онъ вывозитъ сейчасъ. Что американцы не получаютъ золота за излишки своихъ вывозовъ, общеизвѣстно; что касается до серебра, то Америка вывозитъ его въ громадныхъ количествахъ.

Американская крупная промышленность сейчасъ переживаетъ переходное время, потому что та система, къ которой промышленники прибѣгли для средоточиванія какой либо промышленности въ однѣхъ рукахъ (трёсты), не жизнеспособна. Потребители возстанутъ противъ монополистовъ, точно такъ же, какъ они начинаютъ протестовать противъ высокихъ пошлинъ; притомъ монополіи возможны лишь въ такихъ промышленностяхъ, въ которыхъ заводчики и фабриканты работаютъ товаръ одинаковаго качества и свойства, наоборотъ трёсты и синдикаты очень трудно устраиваются между фабрикантами работающими разнородные товары, разсчитанные на разнообразные вкусы публики.

---

[1]) См. статью: «Народное образованіе въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ».
[2]) The fictitious Balance of Trade New Jork 1902.

Трёсты возможны въ каменноугольной, желѣзо-дѣлательной, мѣдиплавильной и сахарной промышленностяхъ и почти не возможны въ шелковой, льняной, шерстяной и хлопчатобумажной. Между фабрикантами тканей и всякихъ издѣлій изъ прядильныхъ веществъ, всегда будетъ существовать соревнованіе, потому что выработка какой нибудь новой ткани или рисунка требуетъ изобрѣтательности и вкуса. Поэтому мы и видимъ, что издѣлія нѣкоторыхъ фабрикъ стоятъ внѣ конкурренціи.

Система трёстовъ въ Америкѣ, еще возможна при существованіи пошлинъ, но лишь только послѣднія будутъ сняты (а моментъ этотъ для Америки приближается), какъ трёсты должны будутъ распасться сами, собой, потому что тресты боятся конкуренціи.

Выше мы помѣстили статью, подъ заглавіемъ: «Къ вопросу о послѣдствіяхъ таможенной войны» и здѣсь желали-бы указать нѣкоторыя недоразумѣнія, къ которымъ приводитъ возвышеніе пошлинъ спеціально на американскія машины.

Благодаря тому, что американскія машины въ настоящее время обложены высшими пошлинами, чѣмъ машины изъ Германіи, Бельгіи и Англіи, заводчики этихъ государствъ, при отправкахъ машинъ въ Россію, должны прилагать удостовѣренія къ фактурамъ, въ томъ, что отправляемыя машины, дѣйствительно, нѣмецкія, бельгійскія или англійскія. Эти удостовѣренія стоютъ денегъ и ихъ полученіе сопряжено съ потерей времени. Стоимость удостовѣреній и потери времени оплачиваются русскими заводчиками, выписывающими машины. И это все изъ за того, что американцы обложили нашъ сахаръ добавочной—пошлиной. Намъ кажется, что дифференціальныя пошлины на американскія машины слѣдовалобы отмѣнить, такъ какъ онѣ приносятъ нашимъ фабрикантамъ и заводчикамъ лишь вредъ. Таможенныя войны вообще убыточны и большею частью для обѣихъ сторонъ.

Покровительственная система въ государствѣ какъ Россія можетъ приносить лишь вредъ сельскому населенію. Тѣмъ не менѣе, мы далеки отъ мысли, чтобы можно было сразу снять всѣ пошлины, потому что во многихъ отрасляхъ промышленности наши фабриканты значительно отстали отъ иностранныхъ, притомъ многіе товары у насъ должны обходиться дороже, уже вслѣдствіе того, что привозные сырые матеріалы (какъ хлопокъ, шерсть и т. д.) обложены пошлинами. Но постепенное пониженіе покровительственныхъ пошлинъ необходимо, причемъ по нашему мнѣнію, надлежало-бы сейчасъ-же понизить пошлины на сырые матеріалы, соотвѣтственно понизивъ пошлины на издѣлія.

Пошлины на желѣзо, уголь, глину, огнеупорные кирпичи и

т. д. удорожая первоначальную стоимость постройки, а пошлины, на машины стоимость оборудованія фабрикъ и заводовъ, въ то-же время удорожаютъ самое производство издѣлій. Пошлины на хлопокъ, шерсть, джуту удорожаютъ производство тканей и издѣлій изъ этихъ матеріаловъ. Въ результатѣ получается дороговизна всего, и жизнь становится все труднѣй.

Отъ высокихъ цѣнъ всѣхъ предметовъ потребленія страдаетъ не только деревня, но и жители городовъ. Дороговизна устройства мостовъ, водопроводовъ, освѣщенія, происходитъ отъ дороговизны мостового желѣза, трубъ, фонарныхъ столбовъ и т. д. Газъ удорожается дороговизной угля, движущая сила для полученія электричества обходится дороже, вслѣдствіе той-же причины. Высокія цѣны желѣза и угля удорожаютъ городское хозяйство, благодаря чему, городу приходится возвышать налоги съ домовъ, съ ресторановъ и трактировъ и т. д. Жители городовъ переплачиваютъ на квартирахъ и на всѣхъ предметахъ обложеныхъ высокими акцизами и пошлинами.

Покровительственныя пошлины создаютъ искусственную дороговизну, возвышая доходы лишь незначительнаго числа лицъ и онѣ поэтому могутъ создать лишь неравенство въ состояніяхъ, обѣдняя большинство населенія. Это мы и видимъ въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ и если въ Америкѣ положеніе фермеровъ сравнительно довольно хорошо, то это объясняется обиліемъ земель у фермеровъ и сравнительно низкими налогами. Но нѣтъ сомнѣнія, что если-бы американцы не придерживались покровительственной системы, то положеніе фермеровъ было-бы сейчасъ гораздо лучше. Правда, что не было-бы богачей въ родѣ Рокстфеллера, Моргана и др., но фермеры не имѣли-бы долговъ какъ сейчасъ.

У насъ, крестьяне владѣютъ меньшими протсранствами земель на душу, причемъ и производительность ихъ ниже, производительности американскихъ фермеровъ. Къ тому-же еще наши тарифы много выше американскихъ, какъ видно изъ помѣщенной въ настоящемъ сборникѣ, статьи: «Американскіе желѣзно-дорожные тарифы», вслѣдствіе чего земледѣльцы недополучаютъ на мѣстахъ производства.

Вопроса о возвышеніи пошлинъ на сельско-хозяйственные продукты въ Германіи, мы не затрогиваемъ здѣсь считая что нѣмцы дѣлаютъ большую ошибку, облагая все населеніе новымъ налогомъ, въ пользу незначительнаго числа крупныхъ землевладѣльцевъ. Но намъ до германскихъ пошлинъ никакого дѣла нѣтъ и лучше отказаться отъ договора съ Германіей, чѣмъ вести съ ней таможенную войну. Для насъ важно лишь, чтобы нѣмцы не облагали нашъ хлѣбъ дифференціальными пошлинами, а разъ пошлины бу-

дутъ одинаковы для всѣхъ странъ, платить-же ихъ должны сами нѣмцы, то убытка отъ этихъ пошлинъ, для русскихъ сельскихъ хозяевъ, произойдти не можетъ. [2])

Другое дѣло пошлины на желѣзо, уголь, хлопокъ и т. д. ложащіяся бременемъ на русскаго потребителя—эти пошлины, въ интересахъ жителей Россіи—должны быть понижены.

Будемъ надѣяться, что настоящій сборникъ будетъ способствовать къ измѣненію нашей финансовой политики. Сельскому населенію теперешніе налоги и покровительственныя пошлины непосильны, и ихъ поэтому, по нашему мнѣнію, обязательно слѣдуетъ понизить.

---

[1]) См. мои статитическія изслѣдованія о производствѣ пшеницы, ржи и овса.

ОГЛАВЛЕНІЕ

	стран.
Предисловіе	3
I. О нашемъ денежномъ обращеніи	5
О золотомъ обращеніи у насъ и о міровой добычѣ золота	6
Наше денежное обращеніе	9
II. Косвенные налоги въ русскомъ бюджетѣ	13
III. О нашей государственной росписи на 1903 годъ	29
IV. Къ вопросу объ угольномъ кризисѣ	39
V. Положеніе желѣзодѣлательной промышленности Россіи въ послѣднее время	56
VI. Нефтяная промышленность Россіи и Америки	69
VII. О сахарной промышленности	85
VIII. О ростѣ нашей промышленности	93
IX. Промышленность и внѣшняя торговля Англіи въ 1899 году	101
X. Американскіе желѣзнодорожные тарифы	112
XI. Наши хлѣбные тарифы	125
XII. Объ обѣднѣніи деревни	127
XIII. Къ вопросу о послѣдствіяхъ таможенной войны	132
XIV. Свободная торговля и покровительство	135
XV. О вывозахъ скота и мяса	141
XVI. Хлопчато-бумажная промышленность въ Россіи	145
XVII. О пошлинѣ на хлопокъ	149
XVIII. О пошлинѣ на шерсть	154
XIX. О стоимости производства чугуна и желѣза въ Россіи	158
XX. О цѣнахъ на чугунъ	163
XXI. О потребленіи и цѣнахъ на чай и сахаръ въ Англіи и Россіи	166
XXII. Потребленіе и цѣна керосина у насъ и заграницей	170
XXIII. Донецкій уголь въ Константинополѣ	173
XXIV. Народное образованіе въ Сѣв.-Амер. Соед. Штатахъ	176
XXV. Заключеніе	179

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

CANCELLED CHARGE

NOV 1 '52H

DEC 3 '52H

JAN 17 '53H

2817829

Canceled

APR 5 - '70H

STALL STUDY CHARGE

CANCELLED

STALL STUDY CHARGE